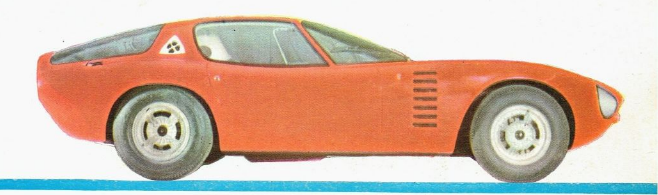
12

# automundo

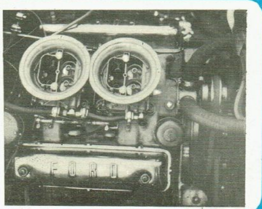
$ 30.-
Uruguay $ 6.-





*Alfa Romeo Giulia (Tubolare Canguro)*

## EL RIVAL DEL "CHEVYTÚ"



# CUATRO HOMBRES PARA EVA

**JORGE BARREIRO**
**(EL DIVORCIADO)**

Cada minuto le señala el vacío de la separación.

**EDUARDO RUDY**
**(EL VIUDO)**

Cada segundo es un recuerdo para el ser amado y ausente.

**RODOLFO BEVAN**
**(EL SOLTERO)**

Cada hora es un instante de duda: ¿El matrimonio es la solución?

**JOSE MARIA LANGLAIS**
**(EL CASADO)**

Cada segundo goza la felicidad compartida bajo el mismo techo.

VEALOS LOS LUNES A LAS 22 POR CANAL **9** EN LAS HISTORIAS QUE A TODOS NOS TOCA VIVIR

Libro: NENE CASCALLAR - Dirección: MARTIN CLUTET

# automundo



16 de junio de 1965
Nº 12 Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

## SUMARIO



**CORRESPONSALES EXTRANJEROS**

**VICENTE ALVAREZ**, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY**, Estados Unidos; **FERRUCIO BERNABÓ**, Italia; **BERNARD CAHIER**, Francia; **JOHN CAMSELL**, Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI**, Italia; **WILLIAM CARROL**, Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI**, Italia; **ETIENNE CORNIL**, Italia; **GIORGIO M. COSTA**, Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE**, Italia; **ALDO FARINELLI**, Italia; **PAUL FRÉRE**, Bélgica; **MICHAEL FROSTICK**, Inglaterra; **JAN GAWRONSKI**, Polonia; **DENIS JENKINSON**, Inglaterra; **GIOVANNI LURANI**, Italia; **GIANNI MARIN**, Italia; **M. TANGRE**, Francia; **J. TAUVEL**, Suecia; **KURT WOERNER**, Alemania.



# CORREO DEL LECTOR

## FÁBRICAS DE AUTOMÓVILES (continuación)

**Habiendo recibido innumerables cartas en las que se nos solicita la publicación de direcciones de las fábricas de automóviles que existen en el extranjero, así como las respectivas marcas y modelos que se producen actualmente, continuamos con la publicación de esa información. Como en el número anterior, mencionamos únicamente el asiento principal de cada fábrica en su país de origen, es decir, no incluimos a las filiales o representantes en otros lugares.**
**Señalamos en primer lugar el país, y luego las distintas marcas y modelos; éstos hasta 1964, inclusive, porque todavía no existe información completa sobre la producción del presente año.**

### ESTADOS UNIDOS
**(continuación)**

**PONTIAC** (General Motors Corp., Pontiac Motors Division, 196 Oakland Avenue, Pontiac 11, Michigan)
Tempest Custom Berlina
Tempest Lemans Cupé
Tempest Lemans Cabriolet
Tempest Custom Rural
Catalina Berlina 4 puertas
Catalina Vista
Catalina Cabriolet
Catalina Safari 6 plazas
Star Chief Berlina
Star Chief Vista
Bonneville Sports Cupé
Bonneville Cabriolet
Bonneville Safari
Grand Prix

**RAMBLER** (American Motors Corp., Rambler Division, 14250 Plymouth Road, Detroit 32, Michigan)
American 330 Rural
American 440 Cabriolet
American 440-H Hardtop
Classic 6 550 Berlina 2 puertas
Classic 6 660 Rural seis plazas
Classic 6 770 Hardtop
Ambassador 990 Berlina
Ambassador 990 Rural 6 plazas
Ambassador 990-H Hardtop

**STUDEBAKER** (Studebaker Corporation, 635 South Main Street, South Bend 27, Indiana)
Lark Challenger Berlina 2 puertas
Lark Commander Berlina 2 puertas
Daytona Hardtop
Daytona Cabriolet
Daytona Wagonaire
Cruiser
Hawk Gran Turismo
Avanti

**THUNDERBIRD** (Ford Motor Company, Ford Division, The American Road, Dearborn, Michigan)
Hardtop
Landau
Cabriolet

### FRANCIA

**ALPINE** (Société des Automobiles Alpine, 13 Rue Forest, Paris 8e)
Cupé GT 4
Cabriolet Sport
Berlinetta

**CITROËN** (S. A. André Citroën, 133 Quai André Citroën, Paris 15e)
2 CV
Ami 6 Confort
ID 19 Berlina Confort
ID 19 Rural Confort
DS 19 Berlina
DS 19 Cabriolet

**FACEL-VEGA** (Facel S. A., 19 Avenue George V, Paris 8e)
Facel III Cupé
Facel III Cabriolet
Facel II

**PANHARD** (Sté. Anonyme des Anciens Ets Panhard et Levassor, 19 avenue d'Ivry, Paris 8e)
17 Relmax
24 C Berlina
Grand Luxe Break
CD

**PEUGEOT** (Société Anonyme des Automobiles Peugeot, 3 avenue De Friedland, Paris 8e)
403 B7 Berlina Confort
403 Berlina Grand Luxe
404 Berlina Super Luxe
404 Rural Grand Luxe
404 Cupé Super Luxe
404 Cabriolet Super Luxe

**RENAULT** (Régie Nationale des Usines Renault, 8 avenue Emile Zola, Billancourt, Seine)
R 4 L
Dauphine Export
R 8
Caravelle Coupé
Caravelle Cabriolet
R 16

**RENÉ BONNET** (René Bonnet & C. Automobiles, 160 avenue du Général De Gaulle, Champigny sur Marne, Seine)
Le Mans Cabriolet
Missile II Cabriolet
Djet I

**SIMCA** (Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile, 5 rue Beaujon, Paris 8e)
1000 Berlina
1000 Cupé
1300 GL
1500
Aronde Etoile Super Six
Aronde Elysée
Aronde Montlhéry Spéciale
Aronde Ranch
Ariane Miramas Super Confort

### GRAN BRETAÑA

**AC** (A. C. Cars, Ltd., High Street, Thames Ditton, Surrey)
Cobra

**ALVIS** (Alvis, Ltd., Holyhead Road, Coventry)
3-litre Serie III Berlina
3-litre Serie III Cabriolet

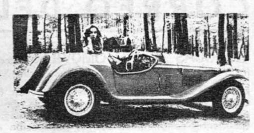
**ASTON MARTIN** (Aston Martin Lagonda, Ltd., Hanworth Park, Feltham, Middlesex)
DB5 Cupé
DB5 Cabriolet

**AUSTIN** (The Austin Motor Company, Ltd., Longbridge, Birmingham)
Mini Super De Luxe
Mini Cooper
Mini Countryman
A40 Mk II Berlina
1100
A60 Cambridge



**PEUGEOT 404 CABRIOLET SUPER LUXE, fabricado en Francia. Tiene una cilindrada de 1.619 cc, consume 9,5 litros/100 km y desarrolla una velocidad máxima de 158 km/h.**

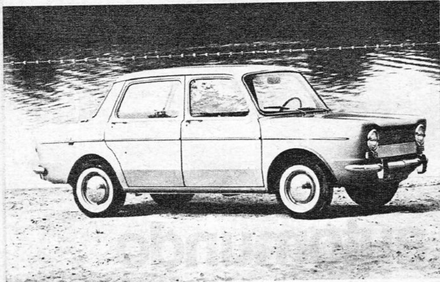
# "TODO TIEMPO PASADO FUE MEJOR"





**LA ASEVERACIÓN del poeta Jorge Manrique parece mantener su vigencia aún después de 486 años de su muerte y en un campo en el que, seguramente, jamás soñó. El año pasado asistimos, en Estados Unidos, a la presentación del "nuevo" Cord 1929, modelo muy buscado por los amantes de los autos clásicos. Ahora es en Italia donde los constructores han decidido poner al alcance de los coleccionistas un antiguo modelo de bien merecida fama. Se trata del Alfa Romeo Spider "1750 - 4 R".**
**El carrocero Zagato "vistió" un Alfa Romeo Giulia 1600 con una carrocería igual a la del mencionado modelo, es decir, que los fanáticos de los "classic cars" que pasan ya del medio siglo dispondrán de un Spider exteriormente idéntico al auto de sus sueños juveniles, pero capaz de performances comparables con las de cualquier coche deportivo actual.**





**SIMCA 1000 BERLINA (francés). Tiene una cilindrada de 944 cc, consume 6,4 litros/100 km y desarrolla una velocidad máxima de 125 km/h.**

A60 Countryman
A110 Westminster
Gipsy 4 x 4 Range

**AUSTIN-HEALEY** (Donald Healey Motor Company, Ltd., The Cape, Warwickshire)
Sprite Mk II
3000 Sports

**BENTLEY** (Bentley Motors, Ltd., 14/15 Conduit Street, London W 1)
S3 Berlina
Continental Cabriolet Cupé
Continental Sports Berlina
Continental Flying Spur

**BOND** (Bond Sharps Commercial, Ltd., Bond Minicar Works, Preston)
Equipe

**BRISTOL** (Anthony Crook Motors, The Roundabout, Hersham, Surrey)
408

**DAIMLER** (The Daimler Co., Ltd., Browns Lane, Coventry)
SP 250
2,5-litre V-8 Berlina
Majestic Major
Limousine

**DEEP SANDERSON** (Lawrence Tune Engines, Ltd., 68 A Avenue Road, Acton, London)
301 Cupé

**ELVA** (Trojan Ltd., Trojan Works, Purley Way, Croydon, Surrey)
Courier Mk IV T Type Cabriolet
Courier Mk IV T Type GT Cupé

**FORD** (Ford Motor Company, Ltd., Dagenham, Essex)
Anglia Berlina De Luxe
Anglia Berlina Super
Anglia Rural De Luxe
Consul Cortina Berlina 4 puertas
Consul Cortina Berlina Super 4 puertas
Consul Cortina GT Berlina 2 puertas
Consul Cortina Lotus
Consul Cortina Rural Super
Consul Corsair Berlina 4 puertas
Consul Corsair GT Berlina 4 puertas
Consul Capri GT
Zephyr 4 Berlina
Zephyr 6 Berlina
Zodiac Berlina
Zodiac Rural

**GINETTA** (Walklett Bros. Campsea Ashe, Woodbridge, Suffolk)
G4 Sports

**HILLMAN** (Hillman Motor Car Co., Ltd., Rootes Group, Devonshire House, Piccadilly, London W 1)
Imp De Luxe
Husky De Luxe
Minx 1600 De Luxe
Super Minx Berlina
Super Minx Cabriolet
Super Minx Rural

**HUMBER** (Humber, Ltd., Rootes Group, Devonshire House, Piccadilly, London W 1)
Sceptre
Hawk Berlina
Hawk Rural
Super Snipe Berlina
Super Snipe Rural

**JAGUAR** (Jaguar-Daimler Cars, Ltd., Browns Lane, Coventry)
3,8-litre Mk II
3,8-litre S Type
Mk X
E Type Cupé
E Type Cabriolet

**JENSEN** (Jensen Motors, Ltd., West Bromwich, Staffordshire)
C - V8

**LAGONDA** (Aston Martin Lagonda, Ltd., Hanworth Park, Feltham, Middlesex)
Rapide

**LOTUS** (Lotus Cars, Ltd., Delamare Road, Chesnut, Hertfordshire)
Super Seven
Elite Serie II
Elan

**MG** (The MG Car Company, Ltd., Cowley, Oxfordshire)
1100 Berlina 4 puertas
Midget




**BENTLEY CONTINENTAL CABRIOLET CUPÉ, fabricado en Gran Bretaña. Tiene una cilindrada de 6.230 cc, consume 20,2 litros/100 km y desarrolla una velocidad máxima de 183,5 km/h.**




**ALVIS 3-LITRE SERIE III CABRIOLET (británico). Tiene una cilindrada de 2.993 cc, consume 14,1 litros/100 km y desarrolla 177,1 km/h.**

Magnette Mk IV
MG B

**MORGAN** (Morgan Motor Co., Ltd., Pickersleigh Road, Malvern Link, Wercestershire)
4/4 Serie V Tourer 2 plazas
Plus 4 Tourer 2 plazas
Plus 4 Super Sports
Plus 4 Plus

**MORRIS** (Morris Motors, Ltd., Cowley, Oxfordshire)
Mini Minor Super De Luxe
Mini Cooper S
Mini Traveller
1100 Berlina 4 puertas
Minor 1000 Berlina 4 puertas
Minor 100 Traveller
Oxford Serie VI Berlina
Oxford Serie VI Traveller

**RELIANT** (Reliant Motor Co., Ltd., Two Gates, Tamworth, Staffordshire)
Sabre Six Sports
Sabre Six GT

**RILEY** (Riley Motors Ltd., Cowley, Oxfordshire)
Elf
One-Point-Five
4/Seventytwo

**ROCHDALE** (Rochdale Motor Panels, Little Dale Mills, Little Dale Street, Rochdale, Lancashire)
Olimpic Fast II

**ROLLS-ROYCE** (Rolls-Royce Ltd., 14/15 Conduit Street, London W 1)
Silver Cloud III Berlina
Silver Cloud III Berlina 2 puertas H. J. Mulliner
Silver Cloud III Berlina 4 puertas H. J. Mulliner
Silver Cloud III Drophead Coupé
Phantom V Limousine 7 plazas Park Ward

**ROVER** (The Rover Co. Ltd., Lode Lane, Solihull, Warwickshire)
2000
95
110
3-litre Berlina
3-litre Coupé
Land Rover Regular Rural

**SINGER** (Singer Motors, Ltd., Rootes Group, Devonshire House, Piccadilly London W 1)
Gazelle Serie V
Vogue Mk II Berlina
Vogue Mk II Rural

**SUNBEAM** Sunbeam-Talbot, Ltd., Rootes Group, Devonshire House, Piccadilly London, W 1)
Rapier Serie IV
Alpine Sport Tourer
Alpine GT
Harrington Alpine Serie D
Venezia

**TORNADO** (Tornado Cars Ltd., Rickmansworth, Hertfordshire)
Talisman GT

**TRIUMPH** (Standard Triumph International Ltd., Coventry)
Herald 12/50
Herald 1200 Coupé
Herald 1200 Cabriolet
Herald 1200 Rural
Vitesse 6 Coupé
Vitesse 6 Cabriolet
2000
Spitfire 4
TR4

**TURNER** (Turner Sports Cars, Ltd., Pendeford Airport, Wolverhampton, Warwickshire)
Mk II Sport
GT Mk I

**TVR** (Grantura Engineering Ltd., Fieldings Industrial State, Layton, Blackpool)
Grantura Mk III

**VANDEN PLAS** (Vanden Plas, Ltd., Kingsbury Works, Kingsbury Road, London N. W. 9)
Princess 1100
Princess 3-litre Mk II
Princess 4-litre Limousine

**VAUXHALL** (Vauxhall Motors, Ltd., Kimpton Road, Luton, Bedfordshire)
Viva De Luxe
Victor Berlina Super
Victor Rural
V X 4/90
Cresta III Berlina
Cresta Rural

**WOLSELEY** (Wolseley Motors, Ltd., Cowley, Oxfordshire)
Hornet
1500
Sixteen-Sixty
6/110

**(Continúa)**

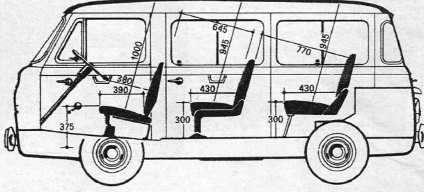



**JENSEN C-V8, fabricado en Gran Bretaña. Tiene una cilindrada de 5.916 cc, consume 15,7 litros/100 km y desarrolla una velocidad máxima de 219 km/h.**

*NOTA: No se contesta correspondencia anónima o firmada con seudónimo. La Dirección se reserva el derecho de publicar el nombre y domicilio de quien remite las preguntas.*

# UN "850" PARA TODA LA FAMILIA





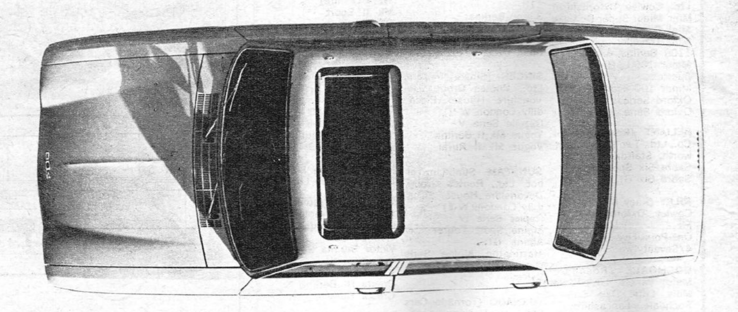

LUEGO del éxito alcanzado en el Salón del Automóvil de Turín con su modelo utilitario 600, Fiat se propuso corresponder a la demanda de vehículos de este tipo, con la producción de un coche con motor de mayor cilindrada: nació, así, el "850" familiar. El motor más potente, lógicamente, permite mejores servicios, en tanto que la carrocería de tipo familiar, responde, por su estructura funcional, a una amplia variedad de usos: fin de semana, trasporte colectivo, movilidad en hoteles y aeropuertos, etc. Es ideal para familias, pues puede llevar 7 personas y 70 kilogramos de carga: tiene tres filas de asientos movibles, diseñados y dispuestos para un máximo confort, siendo el central y el trasero rebatibles, lo que permite acondicionar el espacio y las comodidades según la cantidad de personas y mercaderías a trasportar.

Cuatro puertas laterales, que se abren contraviento, dan acceso cómodo al "850" familiar, y una quinta puerta trasera facilita la carga y descarga de equipajes. Amplias ventanas en torno de todo el vehículo brindan visibilidad completa, circular, y una aireación ideal. Cuatro faros contribuyen a la seguridad de la marcha.

El cambio, de cuatro velocidades sincronizadas hacia adelante y una de retroceso, es suave y preciso. La carrocería, de estructura autoportante, tiene dimensiones que facilitan las maniobras de estacionamiento: 2.000 mm entre ejes; 1.224 de trocha delantera; 1.192 de trocha posterior; 3.804 de largo máximo; 1.480 de ancho total y 1.660 de altura.

El "850" tiene el motor ya acreditado en la berlina y en sus versiones sport —cupé y spider—, con 843 cc, 40 HP de potencia, sistema de enfriamiento con mezcla permanente antihielo y capaz de desarrollar velocidades superiores a los 100 km/h. Por el momento, la venta del "850" está limitada al mercado italiano.

# EL 204





GRANDE Y CÓMODO INTERIORMENTE (PARA 5 PERSONAS), PERO DE REDUCIDAS DIMENSIONES EXTERIORES (3,97 METROS DE LARGO); MODERNO EN SUS SOLUCIONES TÉCNICAS (MOTOR TRASVERSAL, TRACCIÓN DELANTERA, FRENOS ANTERIORES A DISCO), DE MANTENIMIENTO ECONÓMICO (8 A 9 LITROS CADA 100 KILÓMETROS), FÁCIL DE CONDUCIR EN EL TRÁNSITO Y VELOZ EN LAS CARRETERAS (VELOCIDAD MAXIMA: 136 KM/H); EN SÍNTESIS, EL AUTO IDEAL.



¿QUÉ PROYECTISTA MODERNO NO SUEÑA CON DISEÑAR EL "204" DE 1.130 CC DE CILINDRADA?



CINCO AÑOS DE INVESTIGACIONES, DOCENAS DE PROTOTIPOS Y 75 AÑOS DE EXPERIENCIA, A LO LARGO DE TRES MILLONES DE KILÓMETROS RECORRIDOS EN PRUEBAS EXPERIMENTALES.

**LA CRISIS de la industria automotriz parece haber llegado a su fin y las fábricas de toda Europa aprovechan el momento tratando de reconquistar las posiciones perdidas. Primero fue la Renault, con su R 16, y ahora es la Peugeot la que sigue el ejemplo, lanzando al mercado un modelo de pequeña cilindrada, que tenía preparado desde hace tiempo en los talleres de Sochaux, y del que las revistas especializadas se han ocupado ya muchas veces.**

En Francia se ha registrado en los últimos meses una fluctuación en las ventas de automóviles que tiene muchos puntos en común con los fenómenos ocurridos recientemente en Italia. Actualmente, la situación parece ir mejorando y las fábricas abandonan el profundo letargo técnico-constructivo




impuesto por las circunstancias, presentando novedades preparadas desde hace tiempo en el secreto de sus talleres a la espera de tiempos mejores.

El afianzamiento del mercado modificó los programas de los dirigentes de las casas constructoras, que aconsejan lanzar el auto al mercado inmediatamente, a fin de aprovechar el momento más favorable.

## El "auto del desquite"

Así, el "auto del desquite", como se lo llama en Sochaux, ha sido proyectado y realizado teniendo bien presentes las condiciones del mercado y de las carreteras europeas y, sobre todo, los gustos y exigencias del automovilista medio.

Pero... ¿existe hoy una fábrica que se permita lanzar un auto de pequeña o media cilindrada sin hacer antes una completa investigación del mercado?

En el caso de la Peugeot, la preparación ha sido realizada a fondo y por primera vez los dirigentes técnicos y comerciales de la empresa se pusieron de acuerdo sobre cuáles son las características que busca el automovilista actual. Para lograr imponerse, un nuevo modelo debe ser grande y cómodo interiormente, pero de reducidas dimensiones exteriores; moderno en sus soluciones técnicas, pero de mantenimiento económico; fácil de conducir en el tránsito y veloz en las carreteras. En síntesis, un auto ideal, pero... ¿qué proyectista moderno no sueña con un auto ideal, cuando circulan hoy tantos 1000 y 1100 modernos y atractivos?

Por esta razón se decidió dar vida a un modelo que, en apariencia, sigue los cánones de la escuela inglesa de Alec Issigonis pero presenta una fisonomía propia y no pasa por alto ninguna de las más recientes adquisiciones de la técnica automovilística.

La concepción del "204" es muy avanzada: tracción delantera asegurada por un grupo motopropulsor dispuesto trasversalmente y fundido en aluminio, cuatro ruedas independientes, distribución con árbol de levas a la cabeza, frenos delanteros a disco, embrague a diafragma con comando hidráulico, dirección a cremallera y caja de velocidades de cuatro marchas hacia adelante, todas sincronizadas.

Como se ve, no hay nada revolucionario, sino una serie de soluciones modernísimas que rara vez se encuentran juntas en un auto de un litro de cilindrada y precio relativamente bajo.

Cinco años de investigaciones y estudios, tres millones de kilómetros recorridos en pruebas, docenas de prototipos y muchas otras experiencias del género se unieron a los 75 años de experiencia de la Peugeot para realizar el "204".

A continuación nuestro corresponsal **Etienne Cornil** se refiere a las principales características de este nuevo automóvil.

## Motor de aluminio con un árbol de levas a la cabeza

Siguiendo las tendencias actuales dictadas principalmente por los




imperativos de reducir las dimensiones y de lograr una mayor habitabilidad, el nuevo Peugeot 204 tiene su motor de 4 cilindros en línea, dispuestos trasversalmente por delante del eje de las ruedas anteriores. Todo el grupo motopropulsor está realizado en aluminio fundido a presión, y está fijado dentro de la carrocería por medio de un falso chasis auxiliar.

El block tiene camisas húmedas de fundición, cuyas medidas son 75 mm de carrera por 68 mm de diámetro, lo que totaliza una cilindrada de 1.130 cm³. La tapa de cilindros, también de reacción liviana, tiene cámaras de combustión hemisféricas con bujías laterales, y las válvulas están dispuestas según una V de 27° de abertura.

El comando de las válvulas se efectúa por medio de un árbol de levas a la cabeza, accionado por una doble cadena que reposa sobre 5 bancadas y el accionamiento de las válvulas es realizado por balancines acodados dispuestos sobre una rampa única. El cigüeñal gira también sobre cinco bancadas, y dada la pequeña inercia de los órganos de la distribución, el motor está concebido para funcionar a regímenes relativamente altos. Con una relación de compresión de 8,8 : 1, el motor del Peugeot 204 desarrolla 53 HP (DIN) a 5.800 rpm y su cupla máxima alcanza los 8,45 kgm (DIN) a 3.000 rpm.

## Caja de cuatro velocidades enteramente sincronizadas

Por medio de un embrague a diafragma comandado hidráulicamente, la cupla es trasmitida a una caja de cuatro velocidades hacia adelante, todas sincronizadas, cuyos ejes primarios y secundarios son paralelos y vecinos al cigüeñal, de manera que sus engranajes son lubricados por un circuito común y único al igual que en los recientes motores BMC Ado 15, 16 y 17. Pero, contrariamente a lo que ocurre en estos últimos, la caja de velocidades del Peugeot 204 no tiene un eje intermedio, y es a la salida del secundario (como en un automóvil de motor trasero) que se encuentra la corona del diferencial. Desde allí el movimiento es trasmitido a las ruedas motrices por medio de dos semi-ejes Glaenzer Spicer provistos de juntas articuladas con estrías internas en el extremo del diferencial, y de juntas homocinéticas dobles con cojinetes a rodillo en el extremo de las ruedas.

## Cuatro ruedas independientes

A pesar de tener tracción delantera el Peugeot 204 posee una suspensión independiente en las cuatro ruedas. En lo que respecta a las delanteras, el diseño se mantuvo fiel al sistema Mac Pherson, y los triángulos inferiores se articulan en ambos extremos sobre el marco auxiliar del tren delantero. En su extremo exterior los triángulos tienen una cavidad en la que se aloja la rótula inferior del pivote. Este último está soldado sobre el cuerpo del amortiguador que constituye el elemento Mac Pherson, y el sistema es completado por un resorte helicoidal coaxial.

Atrás, por el contrario, las ruedas son guiadas por un travesaño tubular solidario a la carrocería, en los extremos del cual se articulan dos brazos oscilantes "arrastrados" de aluminio, cuyas articulaciones elásticas hicieron posible prescindir de una barra trasversal antirrolido. El elemento elástico está compuesto por amortiguadores telescópicos hidráulicos con resortes helicoidales coaxiales.

## Frenos a disco en las ruedas delanteras

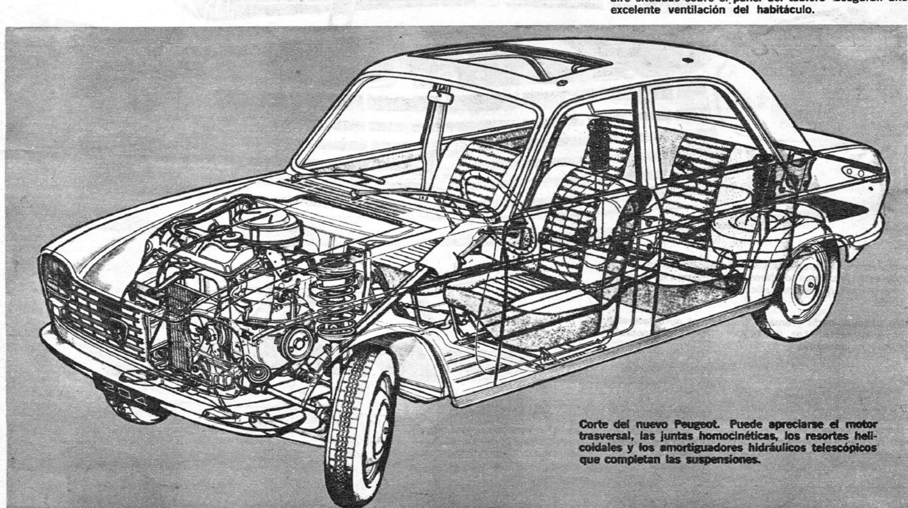
La dirección del Peugeot 204 es a cremallera, y permite ángulos de giro muy pronunciados (hasta 45° para la rueda interior a la curva). En la instalación de los frenos, el Peugeot utiliza frenos a disco para las ruedas delanteras, en las que el sistema Girling con zapatas fijas a 3 pistones ha sido adoptado.

El comando se completa por un limitador de presión que actúa sobre los frenos traseros, que son campanas. Este corrector actúa bajo la influencia de la fuerza provocada por la deceleración por medio de una pequeña esfera que se desliza sobre una rampa con una inclinación de 13°, y que en el momento necesario, obtura la trasmisión de la presión del aceite hacia las ruedas traseras.

El Peugeot 204 está montado sobre neumáticos de 135 por 14 del tipo "cinturado" (Michelin X, Dunlop SP o Kleber Colombes V 10) y su peso en orden de marcha es de 850 kg (DIN).

Con una distancia entre ejes de 259 cm, este modelo puede trasportar 4 ó 5 personas, y su carrocería fue diseñada con la colaboración del carrocero Pininfarina.

El interior es sobrio pero elegante. Las dos tomas de aire situadas sobre el panel del tablero aseguran una excelente ventilación del habitáculo.



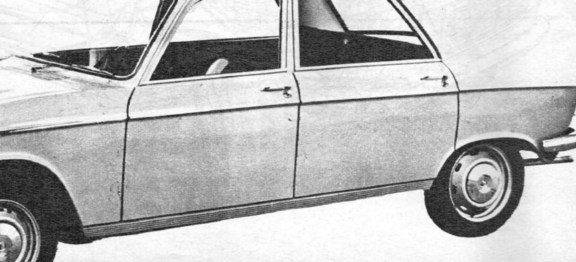
Corte del nuevo Peugeot. Puede apreciarse el motor trasversal, las juntas homocinéticas, los resortes helicoidales y los amortiguadores hidráulicos telescópicos que completan las suspensiones.

| EL "204" Y SUS ADVERSARIOS | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Marca y tipo | Nº cil. | Cilindrada (cc) | Diámetro (mm) | Carrera (mm) | Potencia (HP) | Relación de compresión | Peso (kg) | Largo (cm) | Ancho (cm) | Vel. máxima (km/h) | Consumo (l/100 km) |
| Autobianchi "Primula" | 4 | 1.221 | 72 | 75 | 59 (SAE) | 8,6:1 | 830 | 378,5 | 157,8 | 135 | 7,8 |
| Auto Unión DKW "F 102" | 3 | 1.175 | 81 | 76 | 69 (SAE) | 7,5:1 | 910 | 428 | 162 | 135 | 9,5 |
| Fiat "1100/D" | 4 | 1.221 | 72 | 75 | 55 (SAE) | 8,1:1 | 895 | 394 | 146 | 130 | 7,7 |
| Ford Cortina | 4 | 1.198 | 80,9 | 58,1 | 54 (SAE) | 9,1:1 | 819 | 428 | 159 | 127 | 8 |
| Ford Taunus 12 M | 4 | 1.183 | 80 | 58,8 | 50 (SAE) | 7,8:1 | 845 | 425 | 159 | 125 | 7,5 |
| Glas 1204 | 4 | 1.189 | 72 | 73 | 53 (DIN) | 8,5:1 | 740 | 383,5 | 150 | 143 | 7,9 |
| Innocenti "A40/S" | 4 | 1.098 | 74,5 | 83,7 | 50 (SAE) | 8,5:1 | 814 | 371 | 151 | 135 | 6,7 |
| Innocenti "IM3" | 4 | 1.098 | 64,5 | 83,7 | 58 (SAE) | 8,9:1 | 890 | 375 | 156 | 145 | 7,4 |
| Lancia Fulvia "2C" | 4 | 1.091 | 72 | 67 | 71 (CUNA) | 9:1 | 1.030 | 411 | 155,5 | 144 | 8,3 |
| **Peugeot "204"** | **4** | **1.130** | **75** | **64** | **58 (SAE)** | **8,8:1** | **850** | **397** | **156** | **136** | **8-9** |
| Renault "R8 Major" | 4 | 1.108 | 70 | 72 | 50 (SAE) | 8,5:1 | 760 | 399,5 | 149 | 134 | 7 |
| Triumph "Herald" | 4 | 1.147 | 69,3 | 76 | 43 (SAE) | 8:1 | 810 | 389 | 152 | 125 | 6,5 |
| Volkswagen "1200" | 4 | 1.192 | 77 | 64 | 41,5 (SAE) | 7:1 | 760 | 407 | 154 | 117 | 7,5 |

# EL 204

**Anteriormente, presenta una parrilla horizontal en la que están incluidos los faros rectangulares que, según el constructor, son más eficaces con igualdad de consumo.**

**Un delgado perfil cromado circunda el auto lateral y posteriormente. Las líneas del "204" son notablemente redondeadas.**



# CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

## GENERALIDADES

Peso en orden de marcha: 850 kg. Peso total a plena carga: 1.275 kg. Relación peso/potencia a plena carga: 21,9 kg/HP. Ancho máximo: 1,56 m. Largo máximo: 3,97 m. Altura: (vacío) 1,40 m; (a plena carga) 1,34. Trocha anterior: 1,32 m. Trocha posterior: 1,25 m. Distancia entre ejes: 2,59 m.

## MOTOR

Disposición trasversal. Diámetro de cilindros: 75 mm. Carrera: 64 mm. Cilindrada: 1.130 cc. Relación de compresión: 8,8:1. Potencia máxima: 58 HP (SAE); 53 HP (DIN). Régimen de potencia máxima: 5.800 rpm. Cupla máxima (SAE): 9 kgm. Régimen correspondiente: 3.000 rpm. Carburador: Solex 32 PBISA.

## EMBRAGUE

Mecánico a diafragma.

## CAJA DE VELOCIDADES

Relaciones: 1ª, 0,268; 2ª, 0,441; 3ª, 0,673; 4ª, 0,959; marcha atrás, 0,248. Cupla de demultiplicación en el puente anterior: 15 x 61. Relación del puente anterior: 0,246 ó 4,06/1. Velocidad en cuarta a 1.000 rpm: 24,680 km/h.

## TRASMISIÓN

Ruedas motrices anteriores con ejes homocinéticos con estrías internas.

## TREN DELANTERO Y TRASERO

Con ruedas independientes y suspensiones telescópicas.

## DIRECCIÓN

A piñón y cremallera. Relación de demultiplicación: 1 a 18,6. Radio de giro (teórico): 4,68 m. Radio de giro entre dos paredes: 5,15 m.

## FRENOS

Anteriores a disco; posteriores a tambor. Diámetro de los discos delanteros: 247 mm. Diámetro de los tambores traseros: 228,6 mm. Superficie de frenado de los discos: 545 cm² por rueda. Superficie de frenado sobre los tambores: 287,5 cm².

## SUSPENSIONES

Elásticos delanteros y traseros helicoidales.

## NEUMATICOS

Dimensiones: 135 x 14 (135 x 355).

## CARROCERÍA

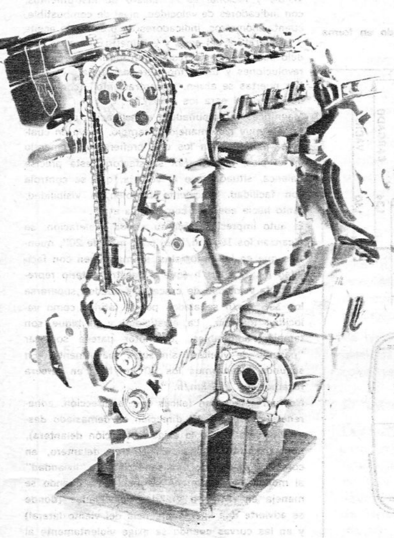
Superficie del parabrisas: 0,75 m². Superficie de la luneta trasera: 0,61 m². Superficie total de vidrios: 2,72 m². Distancia parabrisas-luneta trasera: 2,18 m. Ancho del habitáculo en la parte delantera a la altura de los codos: 1,35 m. En la parte trasera: 1,32 m. Volumen del baúl: 370 dm³.

## PERFORMANCES Y CONSUMO

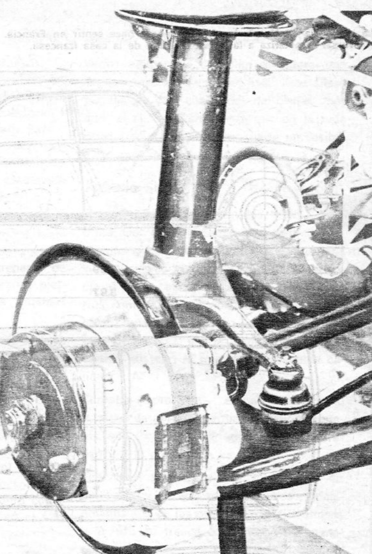
Velocidad máxima: 136 km/h. Consumo medio: por cada 100 km: 8 a 9 litros.

## ENGRASE Y MANTENIMIENTO

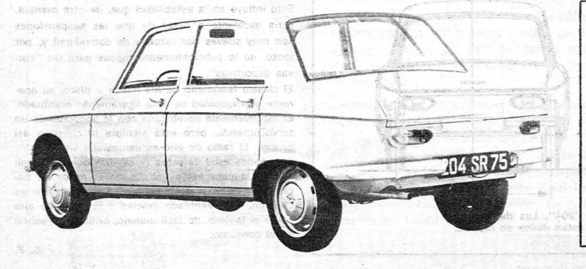
Capacidad del tanque de aceite: 4,5 litros. Capacidad del tanque de nafta: 42 litros.



**Corte del nuevo motor de cuatro cilindros en línea. Con una cilindrada total de 1130 cc desarrolla una potencia de 58 HP (SAE).**



**Detalle del freno a disco Girling adoptado en las ruedas delanteras.**

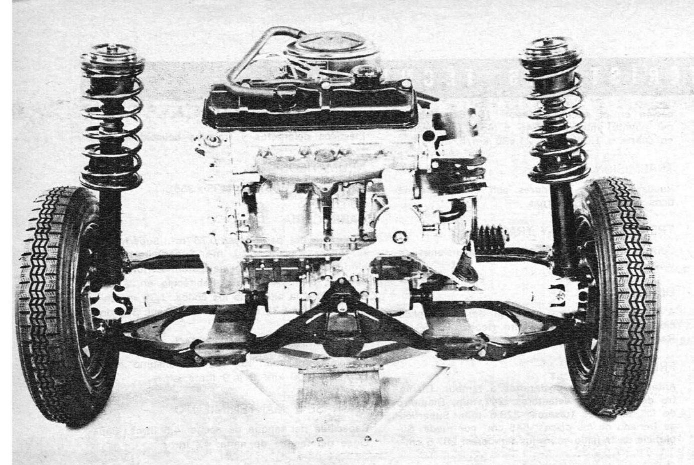



**(Abajo) La cola del auto se caracteriza por un amplio baúl. Las luces posteriores se han agrupado en un marco ovoidal y horizontal. El paragolpes se interrumpe para dar lugar a la chapa de la patente.**

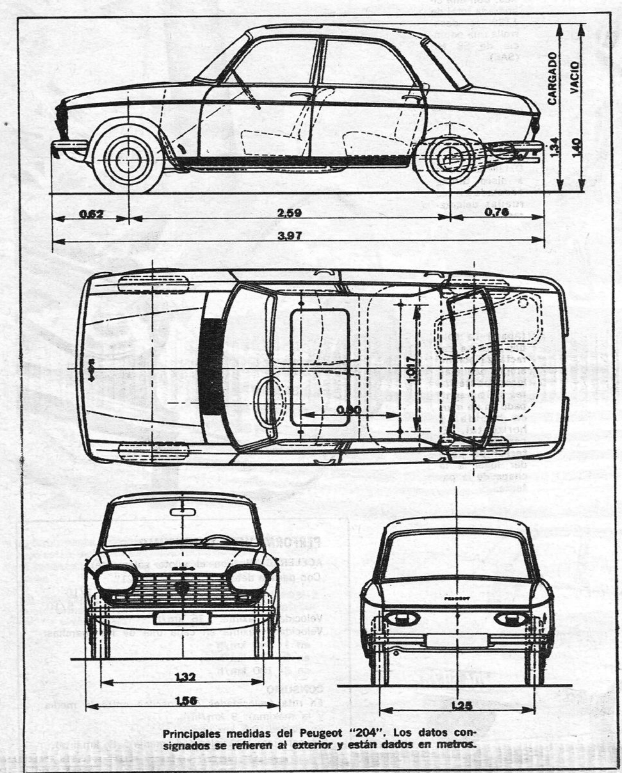
### PERFORMANCES Y CONSUMO

**ACELERACIÓN** (con el piloto solamente).
Con partida detenida: 400 m en 21"
1.000 m en 39" 7/10
0 a 100 km/h en 21" 5/10.
Velocidad máxima: 136 km/h.
Velocidad máxima en cada una de las marchas:
en 1ª 40 km/h
en 2ª 70 km/h
en 3ª 100 km/h.

**CONSUMO**
En ruta (velocidades que oscilan entre la media y la máxima): 9 km/litro.
En ciudad: 8,5 km/litro.
En carretera (a velocidad media): 8 km/litro.



La influencia de Alec Issigonis también se hace sentir en Francia. El motor delantero ubicado en forma trasversal caracteriza a la nueva creación de la casa francesa.




Principales medidas del Peugeot "204". Los datos consignados se refieren al exterior y están dados en metros.

# EL 204

## IMPRESIONES DE MANEJO

CERCA DE trescientos kilómetros por las carreteras de la Francia septentrional han permitido obtener algunas impresiones, por sumarias que sean, de su comportamiento en la carretera. No pasa de ser un primer contacto y no puede en modo alguno considerarse un test exhaustivo, pero, sin embargo, nos permite hablar del auto "en la carretera". Antes que nada, el interior. La posición de manejo es cómoda y los asientos resultan confortables gracias al tejido elástico que sujeta a los pasajeros en las curvas y al excelente tapizado. La terminación es un tanto sobria (para mantener el precio dentro de límites razonables) y se nota la ausencia de apoyabrazos laterales y del tapizado del tablero, por lo que el porta-objetos puede constituir, en caso de colisión frontal, un arma contundente.

Visible y racional es el tablero de instrumentos, con indicadores de velocidad, nivel de combustible, cuenta-kilómetros, indicadores de presión de aceite y temperatura del agua y voltímetro. Para un modelo de este tipo no resultarían inútiles un cuenta-revoluciones y un termómetro del agua.

Las puertas se abren "a contraviento" (con cierre de seguridad para los niños).

Magníficas la empuñadura e inclinación del volante. De muy fácil manejo el cambio, suave en cualquier marcha; aun los que prefieren el comando en el piso, encontrarán satisfactoria esta precisa palanca, situada bajo el volante, que se controla con facilidad. Excelente también la visibilidad, tanto hacia adelante como hacia atrás.

El auto impresiona por su rápida aceleración: se alcanzan los 100 km/h en poco más de 20", mientras que en las autopistas, se mantienen con facilidad los 130 km/h (que a nuestro criterio representa la velocidad de crucero) y pueden superarse los 136 km/h señalados por la fábrica como velocidad máxima. La elasticidad y el pique son también admirables. El motor parece soportar "pasarse de vueltas" sin sufrir mayormente. En segunda alcanzamos los 80 km/h y en tercera rozamos los 115 km/h.

No han estado tan felices con la dirección, adherencia y frenado. La dirección es demasiado desmultiplicada (como lo exige la tracción delantera), pero bastante liviana. Es el tren delantero, en conjunto, el que da una sensación de "liviandad" al modelo. El fenómeno se manifiesta cuando se maneja en rectas a grandes velocidades (donde se advierte una ligera influencia del viento lateral) y en las curvas cuando se exige violentamente al auto. No se obtiene una respuesta inmediata y el coche tiende a "irse" sobre el tren delantero.

Esto influye en la estabilidad que, de otra manera, sería excelente a pesar de que las suspensiones son muy suaves por razones de comodidad y, por tanto, no lo suficientemente rígidas para las "curvas deportivas".

El clásico fenómeno de los frenos a disco, su aparente esponjosidad se nota ligeramente acentuado. El inconveniente se obviaría con la adopción de un servocomando, pero está siempre la cuestión del precio. El radio de giro es demasiado amplio.

Eliminados esos defectos (y se dice que los técnicos de la casa están estudiando el modo de hacerlo) el nuevo "204" se presenta muy bien: es cómodo, bien ventilado gracias a la toma de aire sobre el tablero, de fácil manejo, brillante, y sobrio en el consumo.

S. F.

# UN RALLY Y LA CONSAGRACION DE UN JOVEN VALOR

## GRAN TRIUNFO DEL 1500 GRAN CLASE

Diez meses después de comprar su FIAT 1500 Gran Clase en la Concesionaria "Antonio Sergi S.A." de Angel Gallardo 1100, Capital, Rodolfo Carballo inició el IV RALLY "LAGOS DEL SUR". Néstor Lecuenis, su navegante, ajustaba serenamente los instrumentos de control, sentado a su derecha.




**El 1500 Gran Clase, frente a la sede de "Antonio Sergi S. A."**

El rally a Bariloche es tan difícil como el Gran Premio, opina Carballo, a pocas horas de su consagración como vencedor en la categoría "B" de la competencia y segundo en la general a poquísimos puntos del primero.

Los 2.000 km —severo examen para Carballo, Lecuenis y el 1500 Gran Clase cubiertos en tres etapas, estuvieron salpicados de exigentes pruebas capaces de desarmar a cualquier auto... y a cualquier conductor.

Mantener 90 km por hora de promedio durante largos trechos y con ruta abierta, es más difícil de lo que esta cifra sugiere. Los tramos de velocidad libre, que lógicamente para el que va más rápido, exigen severamente al motor, sino hasta los frenos, componen la sinfonía. De pronto, un control; el auto se detiene y parte instantes después, a toda velocidad. Se controla su aceleración sobre un kilómetro y, como el mejor tiempo se bonifica con cero puntos, todos los pilotos procuran establecerlo. Finalmente las pruebas en circuito, verdaderas carreras.

### Cómo es un Rally

El IV Rally "Lagos del Sur", que organizó y fiscalizó el Club Argentino de Regularidad, se largó simultáneamente desde varios puntos de la República, tal cual se hace en el Rally de Montecarlo, probablemente la más tradicional de estas pruebas. En realidad, la competencia argentina no envidia ni en dimensiones ni en dificultades a las europeas. Como el de Montecarlo, o el "Sol de Medianoche", o el "Rally Safari" de Africa, nuestro Rally "Lagos del Sur" incluye veloces tramos de buen pavimento, polvorientas rutas de llanuras, escabrosos senderos de montaña, etc.



**Rodolfo Carballo**

Pero la topografía determina sólo una parte de las torturas a que son sometidos hombres y máquinas. Hay pruebas de aceleración, de maniobrabilidad, de frenado, de velocidad máxima y hasta se ganan o pierden puntos según funcionen los sistemas de luces, limpiaparabrisas, etc.

Se larga de noche y se corre en trayectos extensos con polvo, lluvia, barro, niebla, como venga.

### El 1500 GRAN CLASE

Las excelentes relaciones de caja y las características del motor del FIAT 1500 Gran Clase permiten un control preciso de la velocidad prevista y, en caso necesario, lo convierten en un verdadero coche de carrera, como bien lo mostró en el último año.

El Fiat de Carballo soportó la prueba sin preparación especial. Sólo plexiglass para proteger el parabrisas y blindaje del cárter, porque, claro... las piedras pueden causar alguna molestia. En todo lo demás completó el Rally tal cual salió de la línea de montaje.

Carballo elogió el automóvil sin retaceos: desde su notable estabilidad, hasta la nobleza de su motor, pasando por cada detalle de las partes mecánicas, la eficiencia de sus controles y la imprescindible comodidad de quien debe conducir durante 2.000 km. Todo importa cuando 10 segundos de error cuestan un punto en contra.

Varios amigos de Carballo, se interesaron en la compra de un Fiat 1500 Gran Clase por las grandes cualidades del coche, más aún si se tiene en cuenta que en la ruda prueba, sólo hubo que reponerle un fusible y un neumático.

### Antonio Sergi

También en esta oportunidad hubo un padrino: Don Antonio Sergi. El dinámico Concesionario de FIAT ARGENTINA brindó todo su entusiasmo y su extraordinaria experiencia al joven conductor del 1500 Gran Clase. Nos confirma Sergi que el coche no tuvo otra preparación que la señalada. "Aquí hubo brillantez en la conducción, entusiasmo en todo el mundo y formidable calidad FIAT".

Carballo —prosigue— extravió el camino a mitad de carrera, perdiendo valiosos puntos, que recuperó luego gracias a su habilidad y a la aptitud de su coche.

Venció en la "cuesta cronometrada" y en la "aceleración sobre 1.000 metros", consideradas dos de las pruebas más dificultosas y lo hizo en franca confrontación con máquinas nacionales y extranjeras de todo tipo.

Sólo por escasos puntos no logró el primer puesto en la clasificación general; pero Carballo —sigue Antonio Sergi— se ha comprometido diciendo: ¡El año que viene gano la general!

Los 22 años de Carballo, su capacidad excepcional y su entusiasmo le otorgan títulos para decirlo. En la Concesionaria Antonio Sergi S.A. desean que ese éxito se repita y que mejore aún más su performance así como la de muchos jóvenes entusiastas que con su FIAT 1500 se preparan para futuras competencias.

# La intimidad del CAMPEÓN DEL MUNDO JOHN SURTEES

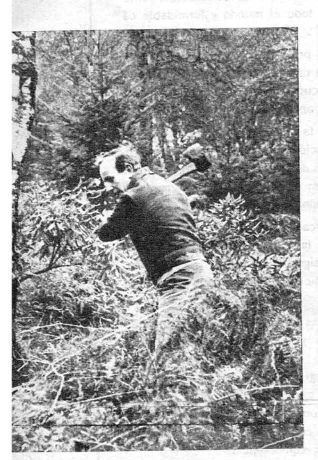


John Surtees nació en Tatsfield (Gran Bretaña), el 11 de febrero de 1934. Después de haber obtenido marcas mundiales sobre dos ruedas y de haber ganado siete campeonatos consecutivos, se dedicó al automovilismo en 1959. Desde entonces ha piloteado autos de las siguientes escuderías: Yeoman Credit, Bowmaker y Reg Parnell. En 1963 fue contratado por Ferrari. El año pasado triunfó en el Gran Premio de México, con el que se adjudicó el Campeonato Mundial de Conductores.

**Estamos acostumbrados a ver fotografías del campeón del mundo 1964, vistiendo su clásico mameluco y su casco blanco con la banda azul. Hoy ofrecemos otra imagen de John Surtees, la compuesta por su casa, su mujer, sus boxers, sus hobbys, es decir, por todo aquello que hace del campeón mundial, un hombre.**

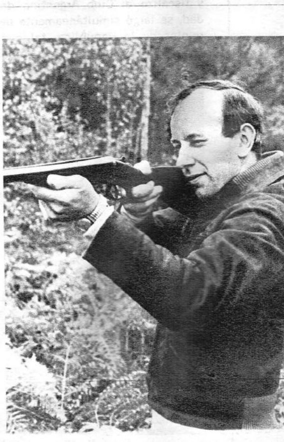
**Patricia, su mujer, comparte con él sus triunfos.**

**Sus boxers, a quien él llama "mis hijos", lo acompañan siempre.**



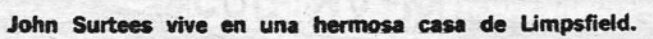
**Hachar, según Surtees, conserva el estado físico.**



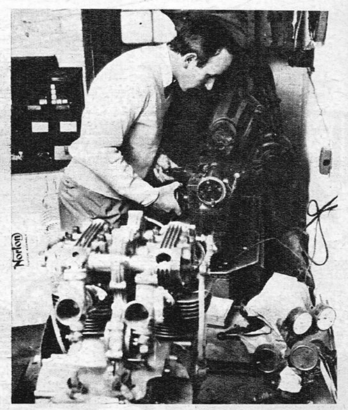


**De sus hobbys, la caza es el preferido.**





John Surtees vive en una hermosa casa de Limpsfield.




Y, por fin, a su verdadera pasión.

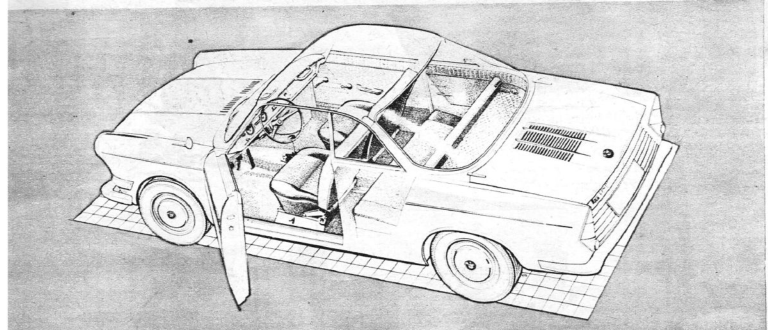
## PRESENTACIÓN DE UNA "FAMILIA" ALEMANA

# LOS BMW



### BMW 1800

CON UN diámetro de cilindros de 84 mm y una carrera de 80 mm, el motor de este modelo totaliza una cilindrada de 1.773 cc. Su potencia máxima es de 90 HP, a 5.250 rpm, mientras que la cupla supera los 12 kgm para todos los regímenes comprendidos entre las 1.250 y las 5.400 rpm, alcanzando su valor de pico de 14,6 kgm a 3.000 rpm. Sus performances son realmente notables. Partiendo del reposo, alcanza los 100 km/h en 13,2 seg y, según los datos suministrados por los fabricantes, entre los 90 y los 150 km/h dispone de por lo menos 10 HP suplementarios. La velocidad tope es de 160 km/h.





### CUPÉ BMW LS

EL NUEVO LS Cupé es la versión sport del LS Luxus y completa la línea de los modelos de 700 cc de cilindrada. Equipado con el mismo motor que este último, desarrolla, gracias a ciertas modificaciones, 40 HP, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de 135 km/h. Con una relación de compresión de 9:1, tiene una cupla máxima de 5,2 kgm a 4.000-5.500 rpm.




### BMW 3200 CS

SE TRATA de un verdadero "pura sangre" que, con un motor de ocho cilindros en V alimentado por dos carburadores, desarrolla 160 HP. El diseño de la carrocería se debe a Bertone. El habitáculo está de acuerdo con las características del modelo. Dos cómodos asientos, tapizados en cuero, brindan al piloto y a su acompañante un notable confort de marcha. Su velocidad máxima, de más de 200 km/h, lo coloca decididamente en la categoría de auto deportivo de alta performance.

La fábrica alemana BMW, cuyos productos son poco conocidos en nuestro medio –a excepción de su modelo "700", que fue fabricado bajo licencia en la Argentina por Metalmecánica S.A.–, acaba de presentar la línea completa que fabricará en el curso del presente año. La variedad de los modelos presentados permite satisfacer a los más diversos sectores del público comprador. He aquí la presentación de esta "familia" alemana de los BMW, en toda su línea.




## BMW 1600

LA ULTIMA creación de esta firma en materia de automóviles de cilindrada media es el 1600. Tanto su elegante y espaciosa carrocería como su resistente chasis, derivan del modelo 1800. Su motor de 1.573 cc desarrolla 83 HP, a 5.500 rpm, y tiene una cupla máxima de 12,6 kgm a 3.000 rpm. Está montado sobre neumáticos de 6,00 por 14, y su velocidad máxima es de alrededor de 150 km/h.

## BMW LS LUXUS

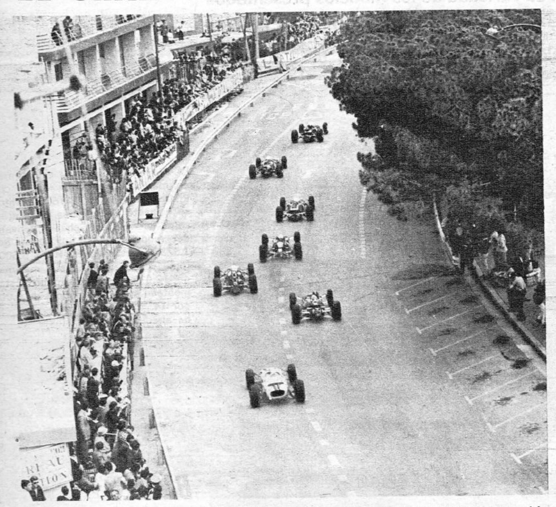
ESTE modelo ocupa un lugar importante entre los automóviles alemanes de pequeña cilindrada. Desde su aparición en el mercado internacional, su espaciosa carrocería y sus altas performances le ganaron el favor del público. Sus características técnicas esenciales (que se mantienen prácticamente idénticas a las del De Carlo de fabricación nacional) son: motor trasero tipo "flat-twin" BMW de 700 cc de cilindrada, que desarrolla una potencia de 32 HP, a 5.000 rpm, y caja de velocidades con cuatro relaciones hacia adelante, todas sincronizadas.

## BMW 1800 TI

EL TI es una versión deportiva del BMW 1800. Desde su exitosa aparición en las pistas de carreras internacionales, ha tenido gran aceptación entre los corredores profesionales. Para comprender el porqué de esta preferencia basta con recordar su triunfo en las 24 horas de Francorchamps, con una media de 164,4 km/h, y en Nuerburgring, donde marcó un nuevo récord absoluto en la categoría de autos de turismo, con 131,4 km/h. El motor, con una tasa de compresión de 9,5:1, desarrolla una potencia máxima de 110 HP, a 5.800 rpm.

## *REVIVIENDO*

# EL GRAN PREMIO DE MÓNACO



**Desde la largada, el piloto Graham Hill tomó inmediatamente la delantera, seguido del "outsider" Jackie Stewart, ambos con BRM, y de las máquinas italianas conducidas por Lorenzo Bandini (Ferrari 12 cilindros) y John Surtees (Ferrari 8 cilindros), este último poseedor del título mundial de conductores.**



**A las veinte vueltas, de las cien que comprende la competencia, comienzan a registrarse los abandonos. El estadounidense Richie Ginther, piloteando un Honda, con el Nº 20,**



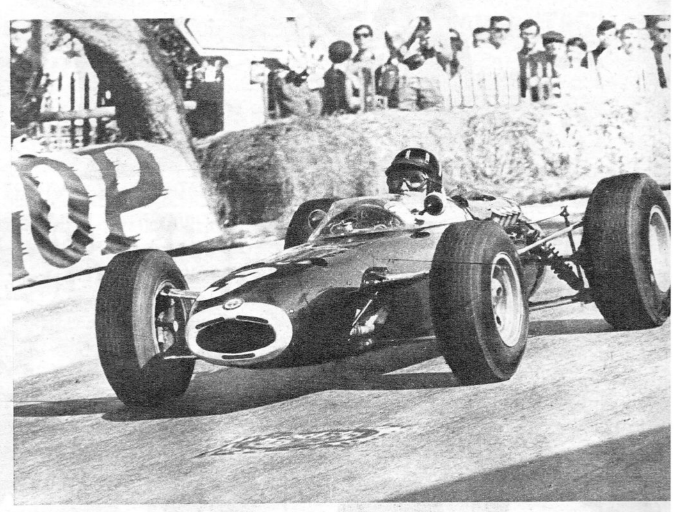



**En la vuelta 40, el último coche Honda, conducido por el estadounidense Rooni Bucknum, y la máquina de Richard Attwood, Lotus-33-BRM, abandonan definitivamente la pista, por fallas mecánicas. Al cumplirse la vuelta 36, Hill ya había recuperado la vuelta que se había atrasado por la pérdida de aceite.**

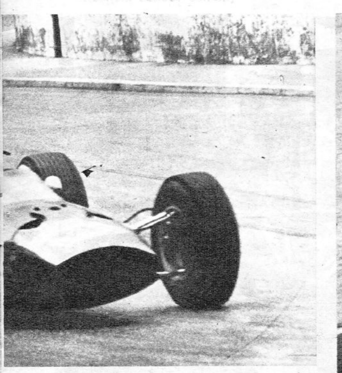
**La disputa por el primer puesto de la competencia motivó, entre las vueltas 58 y 67, un intenso duelo entre Graham Hill (3), el campeón mundial John Surtees (18) y Lorenzo Bandini (17). Seis vueltas más tarde, Hill pulverizó todos los récords de la vuelta, con un tiempo de 1' 32" 1/10, a un promedio de 122,990 kilómetros por hora.**

## Tres mil ciento cuarenta y cinco metros, dieciséis volantes, ocho escuderías, cuarenta mil espectadores y un solo vencedor: GRAHAM HILL.

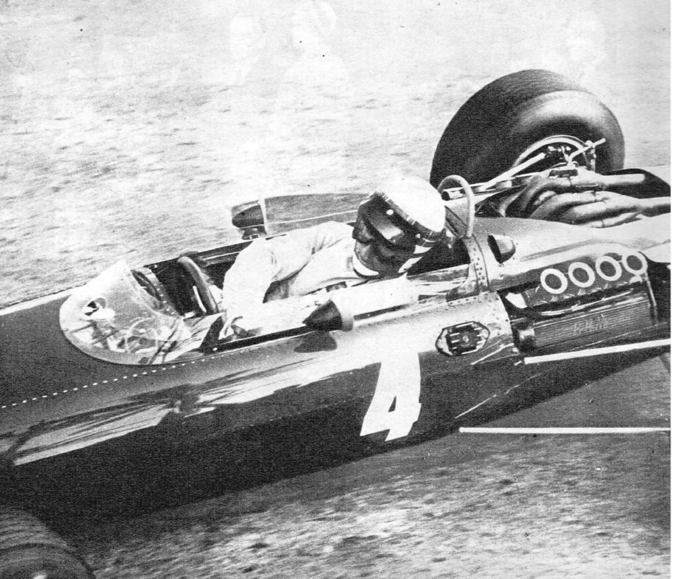


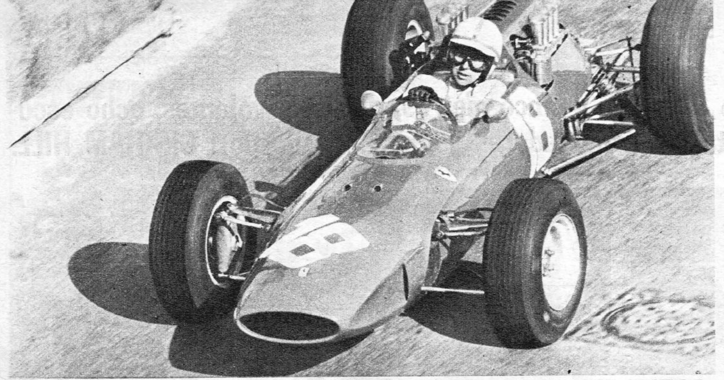


**registra dificultades en el árbol de trasmisión, mientras que dos vueltas más tarde Mike Hailwood, conduciendo un Lotus-33, regresa definitivamente al box, por fallas en la caja de velocidad. El australiano Frank Gardner, con Brabham-BRM, abandona también en la vuelta 25, en momentos en que Graham Hill, que lleva el Nº 3, solicita la urgente intervención de sus mecánicos, ante una importante pérdida de aceite. A esta altura de la carrera, quedaban solamente 13 volantes protagonizando la ronda infernal.**



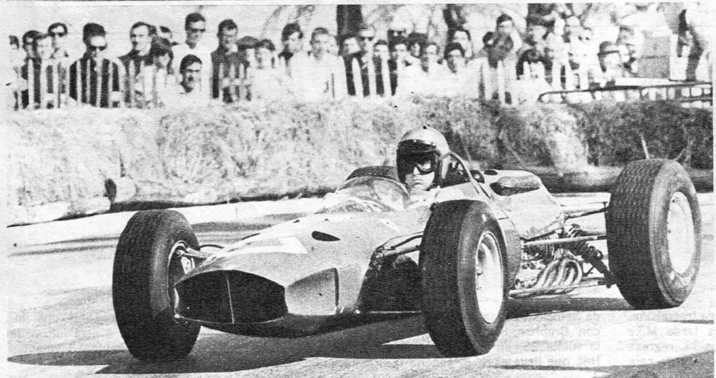
**A pocos cientos de metros atrás, Bandini y Stewart (Nº 4) brindaban nuevas emociones con sus Ferrari 12 cil. y BRM, respectivamente, batiendo el récord de la vuelta en los circuitos 79 y 82. En la vuelta 85, el australiano Paul Hawkins perdió totalmente el control de su Lotus-33 y se precipitó al mar.**





## MÓNACO

**El final de la carrera se disputó encarnizadamente entre Surtees y Graham Hill, pero un desperfecto mecánico obligó al campeón mundial a desertar de la competencia, cuando se cumplían las 98 vueltas. Ello permitió, al ya vencedor de la prueba en 1963 y 1964, adjudicarse el Gran Premio, por tercera vez consecutiva, empleando 2h37'39" 6/10.**



**POSICIONES FINALES: 1º Graham Hill (2 h 37' 39" 6/10); 2º Lorenzo Bandini —en la foto— (2 h 39' 43" 6/10); 3º Jackie Stewart (2 h 39' 51" 5/10); 4º John Surtees (una vuelta menos); 5º Bruce Mc Laren (dos vueltas menos); 6º Jo Siffert (tres vueltas menos); 7º Joakin Bonnier (ocho vueltas menos); 8º Denis Hulme (ocho vueltas menos); 9º Bob Anderson (once vueltas menos); 10º Paul Hawkins (quince vueltas menos).**



**Graham Hill posa, después de la victoria, junto a los príncipes de Mónaco, Grace Kelly y Rainiero. El triunfo dio a Hill nueve puntos más. Ahora encabeza la tabla de posiciones del campeonato mundial de conductores con un total de 13, seguido por el escocés Jim Clark y el inglés John Surtees, ambos con 9.**

# TC BAHÍA BLANCA

# Paireti asomó la trompa...




**De donde "Vox populi a veces no es vox Dei" • IMPRESIONES PREVIAS • Hablemos de la organización • LOS CIRCUITOS SE HOMOGEINIZAN, AUNQUE NO ESTÉN PASTERIZADOS • Los candidatos, los enemigos, el sport • EN LA ÚLTIMA VUELTA TRABAJARON LOS RELOJES • Los nuevos enemigos no aportaron • LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS GOZAN DE BUENA SALUD.**

La boleteada inclinaba las preferencias de la masa de aficionados hacia los hermanos Emiliozzi. En los corrillos se comentaba que durante las dos semanas pasadas habían *ocurrido cosas* en el viejo motor Ford. Fue un trascendido sin fundamento. En ese motor ha sucedido todo cuanto lógicamente podía suceder. La habilidad sin cuento de los hombres de Olavarría puso la cuota adicional que lo convirtió durante una época en el *monstruo sagrado*. Pero todos los dioses tienen los pies de barro, con especial susceptibilidad al ataque de un agente infeccioso: el progreso.

Algunos pueden ser igualmente eficientes en el aspecto preparación. No todos. Pero la similitud de habilidades y trabajo no produce idénticos resultados cuando los puntos de partida son dispares.

Quedamos aún a la espera del *enemigo del "Chevytú"*; llegará pronto. Esto, dicho sin desmedro de los particulares esfuerzos realizados en Bahía Blanca, que pueden dar sus frutos, pero para cuya total vigencia, en el plano del *mano a mano* tienen valor otros factores.

Carlos Paireti hizo cosas admirables con el cuatro bancadas. La repentina necesidad de cambiar motor el día previo, a raíz de problemas de lubricación que surgieran de improviso, le impidió una puesta a punto de *carburación* totalmente acertada. *La consecuencia se llamó pistón.* Ahí nomás, terminada la primera vuelta. Pero *esa primera vuelta* alcanzó como medio de expresión de Carlos Paireti. Superado en el asfalto por Cupeiro, al entrar *en la tierra recuperó* los 35" con que lo aventajaba el "Chevytú" y conquistó una ventaja de 23" sobre aquél. Notable, por cierto. Pero este hecho habla más en favor del conductor que del conducido. Luego, Paireti nos diría en un aparte: —¿Vieron cómo con el cuatro bancadas *se le puede* pelear al "Chevytú"?

Correcto. *Se le puede* pelear al "Chevytú". Siempre que el conductor tenga la talla del arrecifeño y en la tierra se comporte según su propia confesión:

—¡Anduve indiando...!

## Pero hablemos de la organización . . .

...que fue buena. ¿Por qué queremos referirnos a ella? Porque en pocas oportunidades hemos visto un entusiasmo tan bien encausado, productivamente ordenado hacia el éxito de la carrera. Como pocas veces hemos visto que igual cantidad de público —que se dio cita a lo largo de los 172,532 km. que conforman el circuito— tengan la prudencia, la mesura y la madurez automovilística del de Bahía Blanca. El circuito, de interesante trazado y de configuración mixta, tiende a uniformarse con otros criterios organizativos que están primando dentro del conjunto de carreras anuales.

Bien elegido, con amplias curvas de peraltes suaves, algunos pequeños toboganes, puentes con salto y tramos de tierra bien cuidados, hizo posible un promedio de carrera que también se está "standarizando" en TC: 179,387 km/h.

## Oteando opiniones

Dentro de poco, en el automovilismo vamos a tener *"la blanca, la verde, la rosa"*... Al menos, a juzgar por el léxico usado en la noche del sábado.

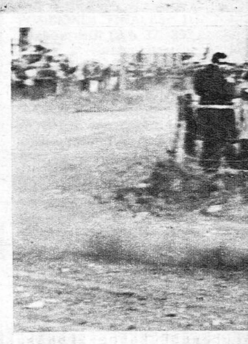
*Los candidatos* eran, por su orden, Emiliozzi, Cupeiro, Paireti y Ciani. *Los enemigos*, Manzano y Gimeno. *La sorpresa*, Teófilo Bordeu. ¡Y *vaya si lo fue!*

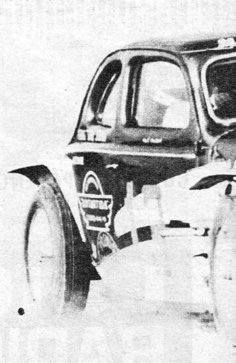
Eliminada la adivinanza, el desacierto no impera en el sentir del aficionado-masa. Una vez más estuvo cercano a la verdad. Pero hubo quien puso *su verdad* sin haber estado ni cerca en los pronósticos.

Verdad expresada a lo largo de una eficaz administración del medio mecánico, hecha con energía, pero con la prudencia que establece el conocimiento de la actual limitación.

*Raúl Chabert* está preparando un F 100 y cosechando, con el válvulas laterales, frecuentes satisfacciones.

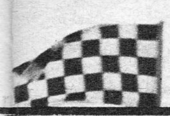
(pasa a pág. 32)

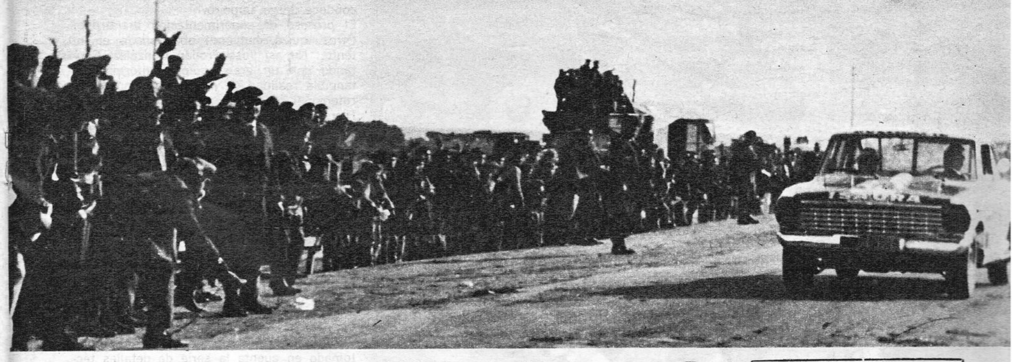


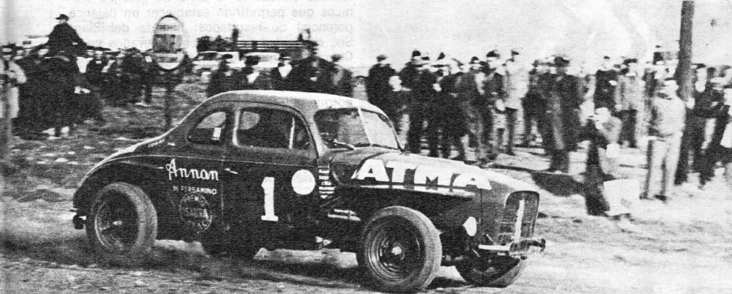


Raúl Chabert, el marplatense que, sin es racional, aunque no de los más mod

# Pero GANÓ CUPEIRO








Equilibrio. Es una palabra que resume el accionar del campeón argentino. Advertido de la proximidad de Teófilo Bordeu, jugó el puesto. Lo ganó. La expectativa es, ahora, el nuevo auto de Emiliozzi.

**ESCALAFÓN DE PARTIDA TC**

| | | Puntos |
|---|---|---|
| 1º) | EMILIOZZI | 247,90 |
| 2º) | PAIRETI | 129,20 |
| 3º) | J. M. BORDEU | 126,30 |
| 4º) | CIANI | 72 |
| 5º) | DI PALMA | 65,60 |
| 6º) | CUPEIRO | 64,85 |
| 7º) | DE ALZAGA | 48,80 |
| 8º) | CASA | 46 |
| 9º) | LÖEFFEL | 40,40 |
| 10º) | CORDONNIER | 33,50 |
| 11º) | POLINORI | 31,40 |
| 12º) | MANZANO | 30,85 |
| 13º) | GALBATO | 22,40 |
| 14º) | ROUX | 21 |
| 15º) | CABALÉN | 20,10 |
| 16º) | "SANDOKAN" | 17 |
| 17º) | GIMENO | 16,80 |
| 18º) | MENDITEGUY | 16 |
| 19º) | BERTOLOTTO | 15,30 |
| 20º) | GALLUZZO | 14,20 |

**CAMPEONATO DE TC**

| | Puntos |
|---|---|
| EMILIOZZI | 66 |
| CUPEIRO | 36 |
| DE ALZAGA | 29 |
| PAIRETI | 24 |
| LÖEFFEL | 21 |
| CASA | 15,5 |
| CIANI | 15 |
| GIMENO | 12 |
| DI PALMA | 10 |
| VIALE DEL CARRIL | 10 |
| CORDONNIER | 10 |
| CHABERT | 7 |
| GOUGY | 7 |
| BERTOLOTTO | 6,5 |
| MANZANO | 6 |
| MARINCOVICH | 4,5 |
| J. M. BORDEU | 4 |
| T. BORDEU | 3 |
| E. RODRIGUEZ | 3 |



grandes pretensiones, está haciendo grandes carreras. Su auto
ernos. Chabert lo lleva bien, sobre todo en la tierra.




Hugo Gimeno ha decidido hacernos esperar. Todos queremos verlo arrimar más después de tanta constancia. Problema de neumáticos para Bahía.

# EL RIVAL DEL "CHEVYTÚ"

Los caminos se bifurcan. • **No es axioma que la razón la tenga la mayoría.** • El ambiente se inclina por el F 100; las excepciones confirman la regla. • **En los talleres, en las carreras, a lo largo de los circuitos se escucha** . . . "ni pensarlo . . .! Hay que poner el F 100: **es el rival del «Chevytú» . . .!"**

"Seis cilindros, siete bancadas, supercuadrado", reza la tarjeta de presentación del motor Chevrolet Super que, preparado por los hermanos Bellavigna, equipa el auto que conduce Jorge Cupeiro.
El proceso de experimentación fue arduo. Otros, quizá, hubieran abandonado el intento. No así José Froilán González. Contando con un gran equipo conformó una tangible realidad de nuestro automovilismo rutero.
Hoy el ranking de TC enfrenta esa realidad. Los que por imposición de su propia naturaleza no pueden sino buscar la punta, lo han comprendido. Saben que deben luchar con las mismas armas, con motores de moderna concepción, en los que la potencia específica sea originalmente equilibrada, y con una reserva generosa.
Aquí se bifurcan los caminos: Ciani y Gimeno se inclinan por el Slant Six; Emiliozzi, Di Palma, Sogoló y Rienzi, por el F 100.
El ambiente, que a veces pareciera tener la curiosa propiedad de unificar la opinión sin intercambiar las ideas, se ha definido: **el motor para batir a Cupeiro es el F 100.**
En el barajar de las posibilidades no se han tomado en cuenta la serie de detalles técnicos que permitirían establecer un balance potencial de resultados: llenado del Slant Six, capacidad de regímenes elevados en el Chevrolet Super, robustez de elementos mecánicos en el F 100.
Existe más intuición que análisis. Quizá porque quienes tanto significan para el mundo del TC, los hermanos Emiliozzi, se han inclinado abiertamente.
Tanto ellos, como el ingeniero Francisco Lucius, Tito Conti y Sogoló han llegado a la etapa de experimentación práctica.



**Dante Emiliozzi trabaja hace tiempo; ha elegido el chasis Ford 1953, que recibe tratamiento de belleza en lo de Baufer. El motor: en casa.**

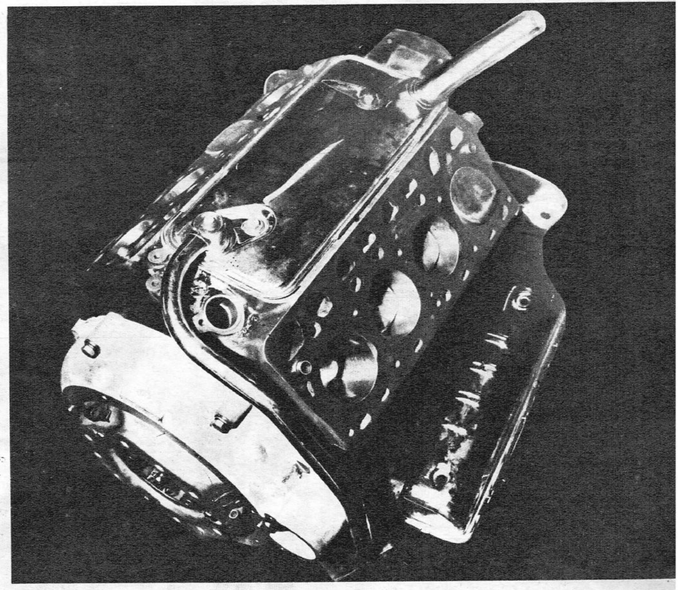
**La ubicación del motor F 100 no alteró su ubicación sobre el bastidor. Los múltiples de escape, uno por cilindro, contribuyen a una eliminación provechosa de gases quemados.**

El gran enemigo aparente, **el peso,** ha desaparecido.
Se mantiene similar la posición sobre los bastidores. Hay optimismo.
"...el par motor es superior en toda la gama de rpm."
"...los problemas de temperatura? Solucionados."
"...hemos obtenido índices de llenado increíbles!"
"...este motor no se rompe! ¡Ya le llegará el turno al «Chevytú»!"

## El hombre quieto

Hay un hombre que no dice nada. Es decir, son dos que tampoco dicen nada. Trabajan. No lo hacen desde que la amenaza se convirtió en realidad, sino desde mucho antes. Le piden tiempo al tiempo. A nosotros nos dijeron sólo una cosa:
—"Cuando salga, será con todo."
Se llaman Dante y Torcuato Emiliozzi.

| FORD V8 - 292 | |
|---|---|
| Cilindrada original | 4.778 cc. |
| Cilindrada en fórmula | 3.999 cc. |
| Diámetro original | 95,25 mm. |
| Diámetro en fórmula | 87,12 mm. |
| Carrera | 83,82 mm. |
| Relación D/C en fórmula | 0,965 |



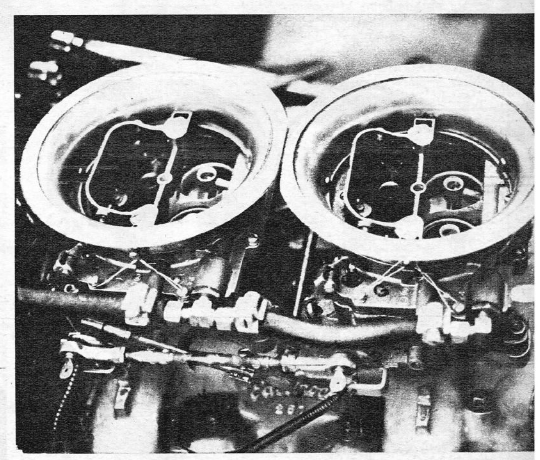
**Se llama F 100, 5 bancadas. Válvulas enormes. Robustez mecánica. Creen en él nombres que significan mucho en el TC. Por el momento es esperanza de algunos. Para muchos: EL RIVAL DEL «CHEVYTÚ».**



**Sogoló expresa su convencimiento con energía. "No tiene punto de comparación con el anterior. Es cuestión de dar con la tecla, y al «Chevytú» le habrá salido un grano...!"**



**El señor Serra y el ingeniero Taborelli, de Bulones Bultrafil, son los responsables económicos de que Tito Conti se encuentre preparando el F 100 para el auto de Luis Di Palma.**



**La alimentación, por el momento, corre a cargo de dos carburadores Carter cuádruples. Dos similares, Weber, se encuentran en preparación para ser instalados. Se estima que con ellos se logrará mejor llenado.**



David Bruce Brown y Ralph De Palma que, juntamente con Louis Wagner, condujeron tres coches Fiat S. 74 en la competencia la COUPE L'AUTO.

LE VITTORIE ITALIANE ALL'ESTERO NEL 1908



OTRA HISTORIA DE VERONA

# LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

(3ª nota)

**por DIEGO BARACCHINI**



24-25 DE JUNIO DE 1912: Grand Prix del Automóvil Club de Francia, en el circuito de Dieppe. David Bruce Brown, vencedor de la etapa, durante el control de su S. 74, en el box de la Fiat.

Louis Wagner que, en la clasificación final de la COUPE L'AUTO, en 1912, se adjudicó el segundo puesto.

**● En 1912 retorna el Grand Prix de Francia.**

**TRES AÑOS DESPUÉS FABRICA FIAT AVIONES PARA LOS ALIADOS.**

**● Las competiciones de postguerra: las grandes carreras internacionales.**

**EL GRAN PREMIO DE ITALIA. LA VICTORIA DE ESTRASBURGO.**

**● Entre los años 1916 y 1920 se levanta en Turin una nueva e importante fábrica de cinco pisos, con una fachada de quinientos metros de largo y que dispone, en la azotea, de una pista de prueba de un kilómetro de longitud.**

**SU CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN SE MULTIPLICA**

Entre 1909 y 1911 las competiciones automovilísticas en Europa quedaron prácticamente suspendidas. Las carreras no suscitaban ya el entusiasmo de otros tiempos, y los fabricantes, que veían en las pruebas deportivas una gran fuente de publicidad, limitaron su participación. Así fue como el Grand Prix del Automóvil Club de Francia, al no tener un número suficiente de inscriptos, se dejó para años mejores.

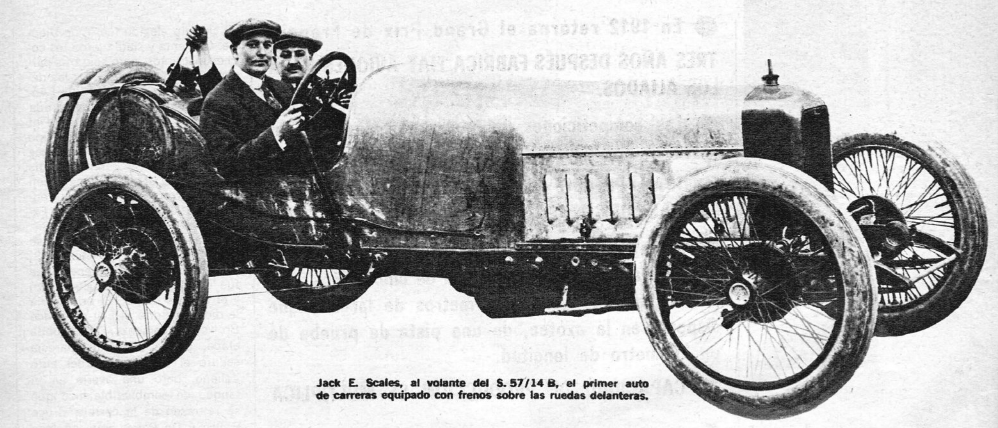
En 1911 se hizo una tentativa por iniciativa del Automóvil Club de Sarthe, que anunció para julio de ese año una prueba automovilística con autos de fórmula libre, a desarrollarse en el circuito de Sarthe, con un recorrido de 636 kilómetros. Los organizadores esperaron en vano que esta competencia hiciese renacer el famoso Grand Prix, pues las casas europeas no inscribieron sus autos, y sólo una veintena de corredores aceptaron participar en ella con vehículos propios. El francés Hemery participó con un Fiat 60 HP, sin carrocería, venciendo con una media de más de 90 kilómetros por hora. La carrera no fue brillante, pero sirvió para llamar la atención del público deportivo hacia el retorno del verdadero Grand Prix, que el Automóvil Club de Francia decidió reanudar al año siguiente.

Retornaba así, después de cuatro años, una de las pruebas automovilísticas más importantes de Europa. Esta vez, a diferencia de las competencias anteriores, el Grand Prix se disputó en dos fracciones de 770 kilómetros cada una, a correrse en dos días consecutivos. El circuito elegido fue el de Dieppe. Cuarenta y siete fueron los coches inscriptos, pero sólo tres participaron en el Grand Prix; los demás disputaron la **Coupe de l'Auto**, reservada a autos de cilindrada inferior a los tres litros. La Fiat se presentó con tres coches tipo S.74, conducidos por David Bruce Brown, Ralph De Palma y Louis Wagner, que debían competir con cuatro Lorraine-Dietrich, tres Peugeot, dos Rolland-Pilain y un Excelsior.

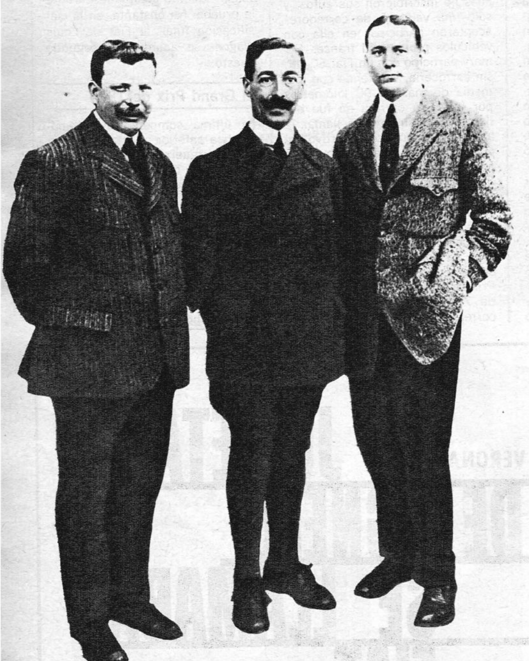
La crónica de la carrera, que se inició el 25 de junio de 1912, puede sintetizarse diciendo que fue un duelo entre Bruce Brown y el francés Boillot. El primer día le dio la victoria al Fiat de Bruce Brown. Al comenzar la segunda etapa, al día siguiente, parecía seguro el triunfo total del auto italiano, pero una avería en el tanque de combustible hizo que se retirasen de la carrera Bruce Brown y De Palma, que además habían sido descalificados por un abastecimiento efectuado durante la prueba. No obstante, en la clasificación final, el Fiat de Louis Wagner se adjudicó el segundo puesto.

## El Grand Prix de 1914

La última competencia automovilística anterior al estallido de la primera guerra mundial fue el Grand Prix de Francia de 1914, que se disputó en el circuito de Lyón. En esta ocasión, el Automóvil Club de Francia había modificado la fórmula de prueba, limitando la cilindrada de los coches participantes a 4 litros y medio. Fue la primera fórmula verdaderamente moderna, que ponía fin a la participación de los grandes bólidos y abría nuevos



Jack E. Scales, al volante del S. 57/14 B, el primer auto de carreras equipado con frenos sobre las ruedas delanteras.



Antonio Fagnano, Alessandro Cagno y Jack E. Scales, componentes del equipo Fiat en el Grand Prix del ACF de 1914.

caminos en la fabricación de autos de carrera.

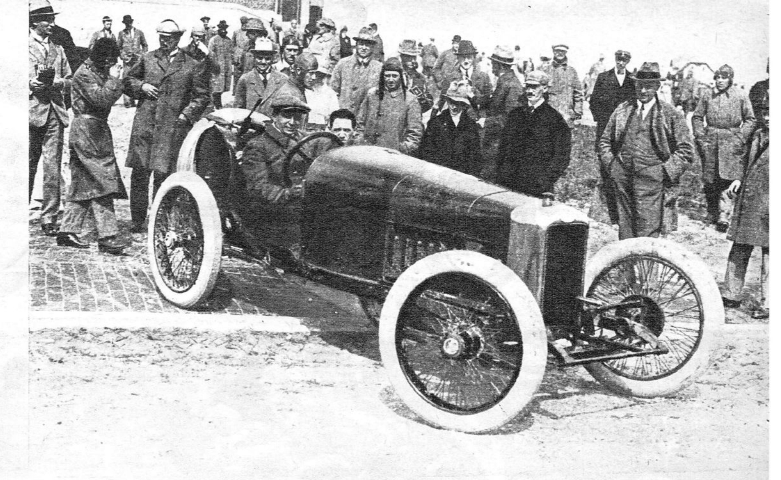
En efecto, aquella innovación había inducido a las casas automovilistas a preparar autos que respondieran al nuevo reglamento. La Fiat se presentó al Grand Prix con tres coches completamente nuevos, denominados S.57/14 B, confiados a los corredores Alessandro Cagno, Antonio Fagnano y Jack E. Scales. No obstante, la poca suerte que aquí acompañó su exhibición (sólo Fagnano terminó la carrera), los autos Fiat fueron admirados por sus líneas y por las innovaciones técnicas que aparecían por primera vez en los coches de carrera: los frenos sobre las ruedas anteriores. En 1915,Fiat se dedicó a la fabricación de aviones para los aliados y suministró millares de camiones. Un año después, del coche con que participó en el Grand Prix de 1914, derivó el tipo S. 57A/14 B, con el cual habría intervenido en las 500 Millas de Indianápolis si el ingreso de Estados Unidos en el conflicto mundial no se lo hubiera impedido.

## La postguerra

Después del paréntesis de la primera guerra mundial, los deportistas habrían querido volver inmediatamente a las carreras automovilísticas, pero las casas constructoras no eran del mismo parecer. El participar en ellas significaba presentarse con los anticuados modelos de 1914, y por otra parte, los fabricantes no querían dedicarse de lleno a la construcción de nuevos modelos de carrera hasta tanto los organizadores de los grandes premios internacionales no establecieran las nuevas fórmulas. Al mismo tiempo, la estabilidad económica del mundo era crítica, lo mismo que su situación política. En el campo deportivo el conciliar la participación de los países hasta ese momento enemigos, antes de la definición del tratado de paz no era, sin duda, tarea muy sencilla. Sin embargo, la pasión deportiva se impuso a todas las razones válidas, y Dinamarca, que había permanecido neutral en el conflicto, fue la primera nación que concedió permiso para la reanudación de las carreras automovilísticas internacionales. De esta forma, el 24 de agosto de 1919, se disputó, en la isla de Fanoe (Dinamarca), la primera carrera de postguerra. La primera carrera italiana fue la de Parma-Poggio di Berceto, el 5 de octubre de ese mismo año, que finalizó con el triunfo de Antonio Ascari al volante de un Fiat Grand Prix 1914, tipo S.57|14 B.

La casa turinesa, después de la victoria de Parma-Poggio di Berceto, continuó participando en las competencias con los viejos autos del Grand Prix de Lyón. Con este tipo de máquina se impuso la Fiat en casi todas las carreras internacionales más famosas, que se disputaron en el período 1919-1921 y en las que se celebraron los nombres de Antonio Ascari, Giulio y Carlo Masetti y Paolo Niccolini.

En 1920 se terminó en Turín, la construcción de una importante fábrica de cinco plantas, en cuya terraza había una pista de prueba de un kilómetro de longitud.



24 de agosto de 1919: Ferdinando Minoia, después de la victoria en el circuito de Fanoe, Dinamarca, primera competición de postguerra.

# LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

## Las grandes carreras internacionales

En 1921 se reanudaron las grandes carreras del mundo. El Automóvil Club de Francia anunció el Grand Prix de postguerra, reservado a las casas automovilísticas, que iba a tener lugar el 25 de julio en el circuito de Le Mans: en esta ocasión nació la nueva fórmula de los tres litros de cilindrada, y peso mínimo, vacío, de 800 kilogramos. La misma fórmula se adoptaría para el Grand Premio de Italia, anunciado para setiembre del mismo año, por el Automóvil Club Italiano.
Los fabricantes italianos, incluso la Fiat, declararon que no podían participar en la competencia de Le Mans porque no tenían todavía listos los autos de carrera de la nueva fórmula. La oficina técnica de la Fiat, bajo la dirección del abogado Cavalli, estaba terminando de perfeccionar el nuevo Fiat "801", Fórmula 3. Su realización había exigido la construcción de nuevos motores, proyecto encargado al ingeniero Giulio Cesare Cappa, quien llamó para colaborar en el mismo al ingeniero Tranquillo Zerbi, futuro creador del célebre "Balilla". De la asociación de estos dos técnicos geniales nacieron magníficos motores de carrera, de técnica original y de concepción avanzada.

## El Gran Premio de Italia

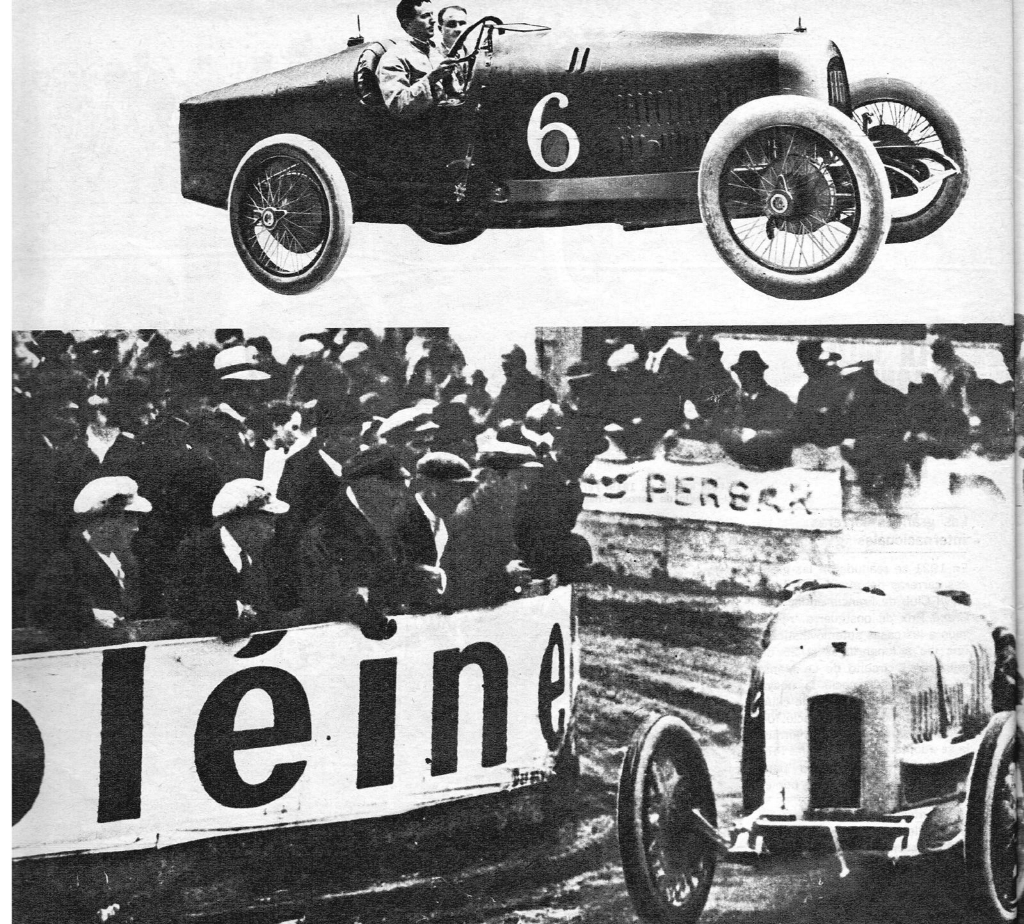
El 4 de setiembre de 1921, como se había anunciado, se realizó en el circuito de Brescia, el Gran Premio de Italia. Los coches que compitieron en él fueron siete:




El inolvidable as del volante, Antonio Ascari, en un S. 57/14 B, victorioso en la Parma-Poggio di Berceto, el 5 de octubre de 1919.




La llegada victoriosa del conde Carlo Masetti en la XII Targa Florio.




tres Ballot franceses (conducidos por Goux, Chassange y De Palma), el italiano Scat de Tarabussa y los tres Fiat "801" (confiados al "viejo" Wagner, Pietro Bordino y Ugo Sivocci).
Antes de la primera vuelta, Pietro Bordino se revelaba como un gran campeón (había nacido en Turín en 1890). Hijo del portero del establecimiento Fiat de Corso Dante, se convirtió bien pronto en la "mascota" de los corredores de la casa turinesa, tanto que Vicenzo Lancia lo llevaba muchas veces a su lado para recorrer los circuitos. Con los años aumentó su experiencia y su capacidad mecánica de tal modo que el famoso corredor ítalo-americano Ralph De Palma, lo eligió como mecánico personal. Más tarde, se convirtió en piloto oficial del equipo Fiat y tomó parte en casi todas las competiciones de la primera postguerra, demostrando su indiscutible clase de volante. En torno a él se creó una especie de leyenda: se le llamaba el "Diablo Rojo" y bastaba su presencia en las pistas para garantizar una gran prueba. Su brillante carrera terminó trágicamente en 1928, mientras probaba su Bugatti en el circuito de Alejandría.
El Gran Premio de Italia de 1921 fue un duelo entre el francés Goux y el italiano Bordino; sin embargo, la fortuna se mostró adversa al valeroso piloto de la Fiat que, en la vuelta decimotercera, fue obligado a quedarse en el box por la falla de un neumático, permitiendo sacar ventaja a Goux. Sustituida la rueda, Bordino partió a una velocidad vertiginosa y fue ganando, poco a poco, terreno; más poco después de la recta de Montichiari, rompió la bomba de aceite y debió abandonar. Con el abandono de Bordino la carrera perdió todo interés y Goux se adjudicó el Gran Premio. Por su parte, el corredor italiano, en su apasionado duelo con el francés, batió el récord de pista, cubriendo la vuelta a una media de 150,362 kilómetros por hora.

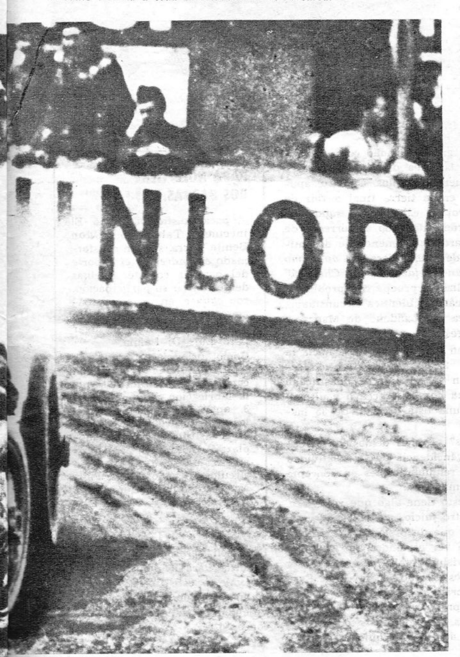
## La victoria de Estrasburgo

La derrota de Brescia fue amarga, porque no se debía a la calidad de los medios mecánicos o a

# LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

Pietro Bordino en un "801", con el que registró el mejor tiempo en la pista, en el Gran Premio de Italia (Brescia), en 1921 (150,362 km/h).

16 de julio de 1922: Gran Prix del ACF, en Estrasburgo. Pietro Bordino afronta a toda velocidad una difícil curva.






Anno XXI - N. 38 | TORINO, 17 Settembre 1922 | CENTESIMI 50

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto — Canottaggio — Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate

(Conto corrente colla Posta)

| ABBONAMENTI | ITALIA | ESTERO |
|---|---|---|
| Anno | L. 15 | L. 30 |
| Semestre | » 8 | » 16 |

Direttore: GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

PREZZO DELLE INSERZIONI

| | | | |
|---|---|---|---|
| Una pagina | L. 550 | Un quarto di pagina | L. 100 |
| Mezza pagina | L. 100 | Un ottavo di pagina | L. 60 |

PIETRO BORDINO, il più audace campione della velocità dell'automobilismo internazionale, ha vinto il Gran Premio delle Vetture sul Circuito di Monza (Fiat-Pirelli).

(Fot. cav. Ottolenghi — Lastre Gevaert). (Clichés eseguiti dalla Ditta Alberto Berra — Corso Valdocco, 15 - Torino)

Pietro Bordino, uno de los más audaces campeones automovilísticos del mundo.

la impericia de los conductores. Los hombres de la Ballot le habían dicho, en Brescia, a los italianos: "Nos veremos en Estrasburgo". Y la Fiat acudió a la tierra francesa con el firme propósito de conquistar un gran desquite. La nueva fórmula del Grand Prix (cilindrada, dos litros y peso, 650 kilogramos) había obligado a las casas constructoras a realizar nuevos autos con otros motores. La Fiat se presentó en Estrasburgo con tres coches tipo "804", provistos de un motor de 6 cilindros, con una potencia de 112 HP. El equipo estaba formado por Felice Nazzaro, Pietro Bordino y Biagio Nazzaro, sobrino del famoso campeón.

A las 8.15 del 16 de julio se dio la señal de largada a los diecinueve automóviles que representaban tres países: Francia, Inglaterra e Italia. La competencia adquirió, en seguida, un ritmo veloz, gracias a los tres Fiat que, al término de la primera vuelta, ocupaban los tres primeros puestos y los mantuvieron (con paradas alternadas en los boxes para abastecerse o cambiar alguna goma) hasta la quincuagésima vuelta. Después de otras seis vueltas más, Bordino tuvo que retirarse por inconvenientes en el encendido, mientras que Felice Nazzaro llegaba a la meta final.

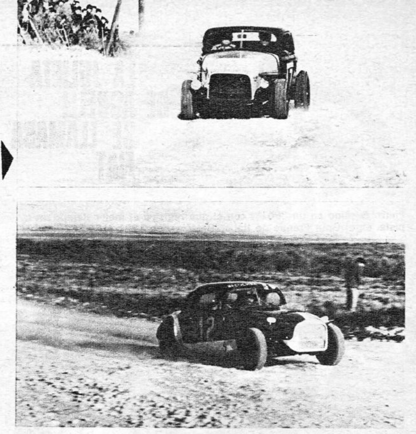
A pesar de todo, la triunfal victoria de Nazzaro se vio oscurecida por el trágico fin de su sobrino Biagio quien se salió de la carretera en la curva de Entzheim, casi al final de su brillante desempeño. Sin el accidente de Biagio Nazzaro y el abandono de Bordino a 30 kilómetros de la meta, la Fiat se habría adjudicado los tres primeros puestos.

De una publicación de la época extraemos el siguiente párrafo (**"La Stampa Sportiva"** del 11 de setiembre de 1921): "Cuando se piensa que la Fiat ha creado para Brescia un motor de nueva cilindrada y que con esta creación ha conseguido obtener 4.200 revoluciones por minuto y ha logrado que el auto obtuviese velocidades jamás alcanzadas por otros de cilindrada superior, debemos reconocer que, aunque se modifique la carrocería, el motor del nuevo Fiat constituye una nueva conquista de la técnica italiana."




"Sandokán" integra la pierna de ases de Arrecifes. Por mérito propio. Más piloto que auto. Más constancia que suerte. Merece más de ambas cosas.

Sobre el ripio. Con determinación. En algunos momentos nos pareció hasta con rabia. Félix Alberto Peduzzi anda muy fuerte. Sobre el terreno que para otros es cómodo el auto de Peduzzi se intranquiliza.



Larga Marcos Ciani. La noche anterior estaba confiado. Venado Tuerto también, después de aquel gustazo grande. La biela dijo NO.



Armando J. Ríos nos confesó: "Estoy contento. Faltarán algunas vueltas más, pero no se rompe". El motor, no. Esta vez fueron los neumáticos. Se desbandaron como palomas asustadas.

**TC BAHÍA BLANCA**

(viene de pág. 23)

## Nos fuimos a la tierra . . .

. . . a verlos doblar. Desde nuestro punto de observación teníamos dominio sobre la recta de aproximación, con inclusión de los tramos de frenaje.

Llegó Paireti. Aplicó los frenos a 300 metros. Desaceleró rápidamente. Los rebajes fueron precisos. Al pasar frente a nosotros, Luis Di Palma acotó:

—No me gusta cómo suena . . . es un pistón.

Lo era. A los pocos minutos, Paireti anunciaba su abandono.

Jorge Cupeiro se acercó muy velozmente. Frenó algo antes. Con mucha suavidad dobló el "Chevytú". Cuando había recuperado su línea de marcha, el tono del motor fue "in crescendo". Se perdía en la distancia cuando la ronca voz del Emiliozzi-Ford anunció la presencia del campeón argentino. Hizo las cosas como siempre. Con pulcritud. Cuando aceleró, lo hizo muy fuerte. Dante corrigió con suavidad y se fue.

Nos impresionaron Manzano, Marincovich, Gimeno, Galbato y Teófilo Bordeu. A Peduzzi lo encontramos algo descontrolado, no solamente en esta curva, sino en otros accidentes que jalonan el circuito. Sin ir más lejos, en los lomos de burro, que no eran tales sino pequeñas lomadas de mucho ángulo, se descolocaba, trascurriendo más de cien metros antes que lograra recuperar, acudiendo a sucesivas correcciones, la línea normal de marcha. *De todos los autos observados*, solamente Paireti y Cupeiro lograban sobrepasar esta dificultad sin que las ruedas perdieran totalmente contacto con el suelo. El mérito es para las suspensiones y *no fruto de velocidades relativas.*

## El resultado de la competencia . . .

. . . nos pone frente a hechos evidentes. No interpretarlos correctamente podría ser un error. No verlos es una ceguera.

El Nº 30 en largar llegó 3º a la meta, superó 27 autos en el camino, a lo largo de 3h 57' de carrera. Perdió el 2º puesto por 5" 1/5, puesto que defendieron tenazmente los hermanos Emiliozzi, informados de tal circunstancia y cuya conclusión fue la gran velocidad con que cruzaron la línea de sentencia, rasgo infrecuente en ellos. Cupeiro, apurando en la tierra final a raíz de un error de cálculo, que suponía a T. Bordeu atacando al corredor de vanguardia y a menos de dos minutos de éste, arriesga *en un tramo que aún no favorece al "Chevytú"* y finaliza la prueba con problemas en el cárter. Idéntica circunstancia provoca el abandono de Manzano.

Lo sugestivo:

Pasaban los punteros y se hacía la noche. 22 minutos y fracción separaron al ganador del clasificado 5º. Una hora al treceavo y último, sobre una lista original de 35 inscriptos.

¿Costos? ¿Fechas demasiado cercanas? ¿Incidencia de la relatividad de las remuneraciones en concepto de premios?

Todo esto tiene algo que ver. Pero, a nuestro juicio, son efectos secundarios, que distorsionan la posibilidad de ver el fondo. Que es como decir vislumbrar el futuro.

Nosotros creemos en la crisis. Pero *en la crisis por evolución.*

Todas provocan pequeños desgarramientos. Son dolorosas por lo que dejan atrás. Por quiénes quedan atrás.

### PAPÁ NOEL TIENE DOS BARBAS. . .

. . .para Luisito Di Palma. El ingeniero Taborelli y don Benito Serra se han trasformado en *padres en el deporte* del popular volante. Además de posibilitar su participación, *con chance*, en las competencias de TC, estiman que en los monoplazas hay un lugar para Luis Di Palma.

Como primicia absoluta de AUTOMUNDO, estamos en condiciones de informar que la fabricación de un Fórmula 3, apto para entrenamiento, ha sido encargada a uno de los constructores de "monoplazas" en el país, con miras a eso, *entrenamiento*. En círculos allegados a los "Papá Noel" se habla de Temporada Internacional.

Pero son necesarias para la final pujanza. Para la actualización.

No vale, a este fin, la tradicional inclinación por una u otra marca. Vale tomar partido por uno u otro concepto.

**Derrape**

## CLASIFICACIÓN FINAL

| | Nº | PILOTO | COCHE | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 5 | Jorge Cupeiro | Chevrolet 400 | 3h 50' 52" 2/5 |
| 2º | 1 | Dante Emiliozzi | Ford | 3h 56' 58" 4/5 |
| 3º | 30 | Teófilo Bordeu | Chevrolet | 3h 57' 3" 3/5 |
| 4º | 13 | Raúl Chabert | Chevrolet | 4h 4' 57" 2/5 |
| 5º | 17 | Félix A. Peduzzi | Chevrolet | 4h 11' 55" |
| 6º | 9 | Hugo A. Gimeno | Valiant | 4h 13' 21" 1/5 |
| 7º | 8 | Carmelo Galbato | Ford | 4h 15' 30" 1/5 |
| 8º | 12 | Armando J. Ríos | Chevrolet | 4h 20' 39" 3/5 |
| 9º | 20 | Floreal Colás | Ford | 4h 21' 11" 2/5 |
| 10º | 24 | Héctor Marcellino | Ford | 4h 25' 48" 2/5 |
| 11º | 29 | Matías de la Torre | Ford | 4h 28' 17" 1/5 |
| 12º | 28 | Manuel Armella | Ford | 4h 32' 26" 4/5 |

Promedio del ganador: 179,357 km/h., Ganadores de vueltas: 1ª Paireti (56'20" 4/5); 2ª Cupeiro (57' 35" 4/5); 3ª Cupeiro (58' 28" 2/5); 4ª Cupeiro (58' 4" 1/5). Récord de vuelta: Carlos A. Paireti, en la 1ª, a un promedio de 183,718 km/h.

### CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

**Jim Clark**, de Gran Bretaña, reciente vencedor en la difícil pista de Indianápolis, volvió a vencer en el Gran Premio de Europa y Bélgica, conduciendo bajo la lluvia su Lotus-Coventry Climax. Con este triunfo, ocupa ahora el primer lugar en la tabla de posiciones del campeonato mundial de pilotos, con 18 puntos.

**Graham Hill**, de Gran Bretaña, con BRM, ocupa la segunda posición, con 15 puntos; **Jackie Stewart**, de Gran Bretaña, BRM, tercero, con 11; **John Surtees**, también británico, Ferrari, cuarto, con 9, y, en 5º lugar, **Bruce McLaren**, de Nueva Zelandia, Cooper, con 8 puntos.



**Jim Clark, que, con el triunfo del domingo en Bélgica, encabeza la tabla de posiciones del campeonato mundial de pilotos.**

automundo

BUENOS AIRES, 15 DE JUNIO DE 1965



Surtees

## SURTEES Y FERRARI

**EL ACTUAL campeón del mundo, John Surtees, declaró a periodistas de Gran Bretaña que su situación se ha tornado incómoda dentro de la escudería Ferrari. Se sabe que, en una reciente selección, ésta demostró preferencia por Lorenzo Bandini.**

**En círculos deportivos europeos, el episodio es muy comentado y se recuerdan varios procedimientos similares de Ferrari (no se olvida el caso de Phil Hill, a quien, al año siguiente de consagrarse campeón del mundo, no se lo aceptó más). Afirman algunos que Ferrari siempre se empeñó en demostrar al mundo automovilístico que "son sus coches los que triunfan en las carreras", tratando de restar importancia a los pilotos. "En ese sentido —ha dicho un comentarista— Enzo Ferrari es el más grande eliminador de pilotos de todo el mundo".**

## *SALERNO EN EUROPA*

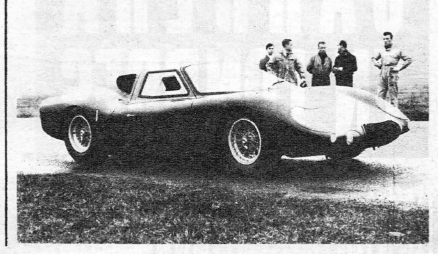
**EL "VAMOS a ver" de Salerno se está "viendo". Luego de sus dos décimos puestos obtenidos en el circuito de Monza, el campeón argentino de Sport Fuerza Libre ha recibido importantes ofertas: la primera proviene de De Santis, para integrar el equipo oficial, y la segunda, de Alfa Romeo, para correr en Le Mans.**

**Bajo la lluvia, y al comando de un "Wainer 1963", Néstor Salerno recibió el bautismo en las pistas del Viejo Mundo, y a pleno sol y con un "lento De Santis", la confirmación. Su tercera participación tuvo lugar el domingo último en Nuerburgring, conduciendo un "Lancia Flavia". Dentro de cuatro días disputará la carrera de Caserta, para máquinas de Fórmula 3.**

## CONSUELO

**LA "250 Le Mans" brindó, finalmente, una satisfacción a Ferrari. El modelo que tantos dolores de cabeza le causara por su no homologación triunfó ampliamente en Mugello, carrera con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas. La C.D.I. creó la categoría "Competizione Nazionale" para hacer posible la participación de dichas máquinas, que ganaron espectacularmente ... pero, ¿a quién? Moraleja: "También en Italia se cuecen habas".**

## LA "SERENISSIMA"



**El Conde Volpi de Misurata afirmó recientemente: "Mi coche está listo. Si Bordeu no hubiera sufrido el accidente, podríamos haber hecho cosas muy interesantes". Es por esta razón que el nuevo modelo no tomará parte en las próximas "24 Horas de Le Mans".**

## ANDANZAS DE JUAN MANUEL

**NUESTRO COMPATRIOTA Juan Manuel Fangio no probó la nueva Maserati 5.000 cc Spyder, como lo anunciaban algunos diarios de aqui y de Europa. El motivo es que, a pocos días de disputarse la tradicional carrera de Le Mans, la máquina no se hallaba aún terminada y el probador oficial de la fábrica de Módena afirmaba, preocupado, que "no sabemos si hacemos a tiempo para someterla a todas las pruebas".**

**Lo que sí volvió a conducir el famoso "Chueco", después de catorce años, fue una Alfetta 159 de 1500 cc con compresor, con la que dio varias vueltas en el circuito de Monza, bajo una lluvia persistente. El cuenta vueltas marcó 6.000 revoluciones en una de las rectas, y también, como hace 14 años, Fangio fue asistido por su mecánico Sala, quien tenía los ojos llenos de lágrimas cuando Juan Manuel descendió de la máquina.**

**Entre las pocas personas que presenciaron la emotiva escena, el único periodista presente era representante de AUTOMUNDO.**



Fangio

## M. B.

**EN EL ambiente automovilístico europeo circulan renovados rumores sobre la probable reaparición de la Mercedes Benz en las competencias de Fórmula 1. La presencia del "estado mayor" del departamento deportivo de la casa de Stuttgart en el reciente Gran Premio de Mónaco, y las incipientes tratativas con pilotos de la talla de Dan Gurney, parecerían confirmar las sospechas.**

**Donde no participará la Mercedes Benz si no lo hacen otros coches de su categoría es en el Gran Premio de la República Argentina. Si se cumpliera este requisito, es probable que la casa alemana estudiaría la posibilidad de dar una de sus máquinas a un piloto argentino.**

## OFERTAS EN FÓRMULA 1



Hill

EL EX campeón del mundo Phil Hill rechazó varias ofertas para participar en Fórmula 1. Interrogado por nuestro corresponsal, declaró:

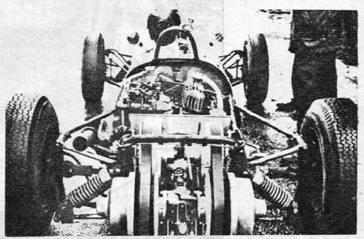
—No corro con carretas. Por el momento me limitaré a participar en la categoría Sport con los Ford; si la Fórmula 1 se lleva a tres litros, habrá que pensarlo...

## *"HOMBRE DEL CHASIS"*

EL constructor - piloto Jack Brabham es el "hombre del chasis" de la actual temporada de Fórmula 3. Su coche es el más solicitado por los pilotos y no cabe duda que esta preferencia se halla ampliamente justificada. En lo que respecta a los motores, se insiste en el Cosworth, pero el nuevo D.A.F., con cambio automático, puede llegar a constituirse en un serio adversario.




Néstor Salerno



**En la foto se puede apreciar el cambio automático "Variomatic", del D.A.F. de Fórmula 3.**

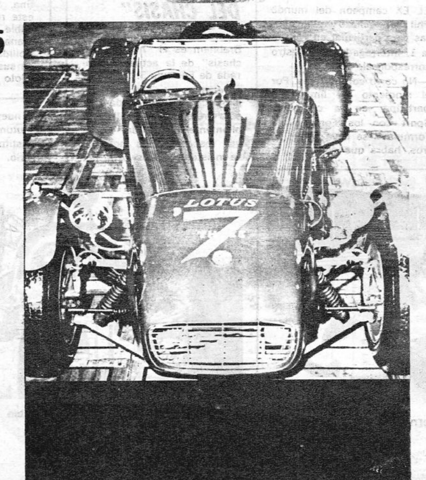
# AUTOS DE CARRERA EN LONDRES

2 3






5




**1** Vista frontal del poderoso Mc Laren-Elva. Nótese el diseño de la carrocería aerodinámica y las aberturas practicadas en los guardabarros posteriores, para permitir el acceso del aire durante la carrera.

**2** El Ferrari V-8 de Fórmula 1, con el que John Surtees venció en el Gran Premio de Alemania, 1963, en el circuito de Nuerburgring. Este auto, traído en avión desde Maranello, fue colocado en el lugar de honor en el reciente Salón británico de autos de carrera. Su posición fue, sin duda, bien merecida.

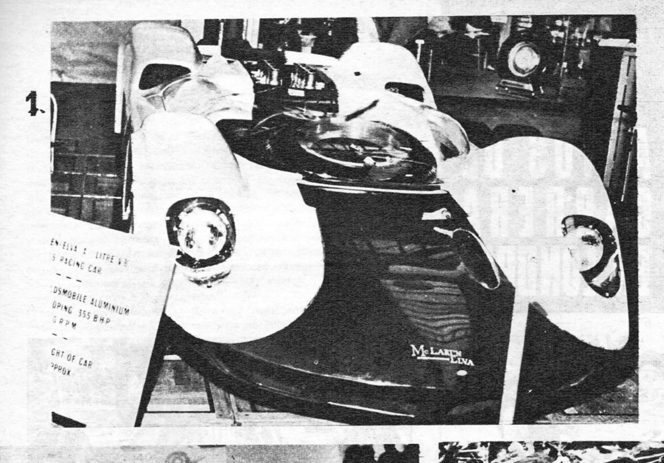
**3** El nuevo auto de carrera Lola 70, equipado con motor Ford V-8, de 350 CV, puede correr a más de 320 km/h. El chasis es una versión, luego aligerada, del chasis del Lola GT y está construido completamente en una aleación de aluminio y acero. En el chasis se han incorporado los tanques de combustible.

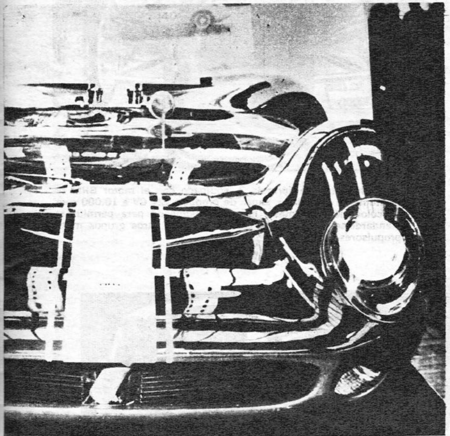
**4** El auto Lotus de Fórmula 1, equipado con motor Coventry-Climax. Pesa sólo 453,6 kg y está dotado de particulares dotes de estabilidad en las carreras, como lo demostró en las competiciones en que ha tomado parte.

**5** El modelo sport de carrera Lotus 7, nueva versión con suspensión posterior independiente y motor Ford 1500 modificado por la Cosworth, con partes de aluminio, y aleaciones ligeras en las trasmisiones.

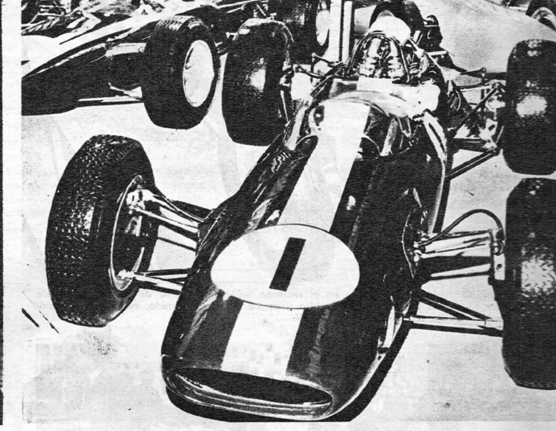
**6** El modelo sport de carrera Marcus 1800, dotado de un grupo motor-cambio Volvo y de overdrive Laycock. El precio del auto standard, con overdrive comprendido, es de 1.885 libras esterlinas (más los impuestos de venta).

1.


EN-ELVA 5 LITRE V8
S RACING CAR
DSMOBILE ALUMINIUM
OPING 355 BHP
G R.P.M.
CHT OF CAR
PPROX
McLaren Elva



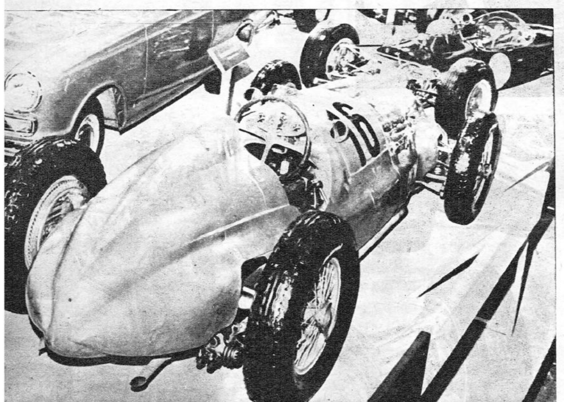
4



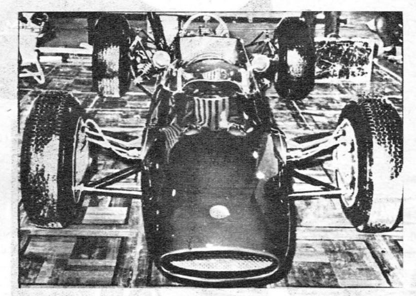
6



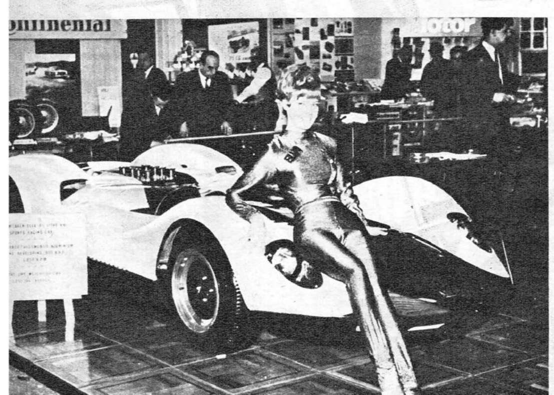
# AUTOS DE CARRERA EN LONDRES



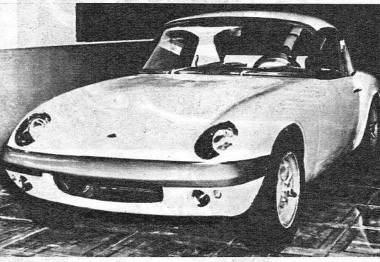
7 Una pieza "histórica" expuesta en el reciente Salón londinense de autos de carrera: el Mercedes-Benz con motor de un litro y medio supercomprimido, que fue construido para el Gran Premio de Trípoli de 1939.



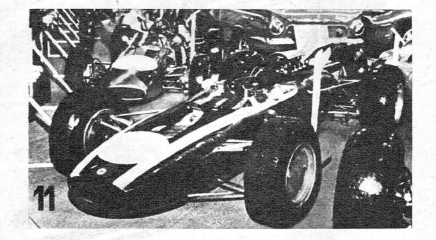
8 El nuevo Lotus de Fórmula 2, equipado con el motor BRM recientemente anunciado, capaz de producir 124 CV a 10.000 rpm. La colocación del chasis ha sido modificada para permitir su standardización, y hacerlo capaz de recibir otros grupos motopropulsores.



10 El auto deportivo de carrera , Mc Laren-Elva, equipado con motor de aluminio Traco-Oldsmobile de 4,5 litros y con una potencia de 355 CV a 6.800 rpm. Proyectado por Bruce Mc Laren y construido por la Elva de Rye.



9 Lotus Elan 1965 de carrera. Se le ha hecho aún más veloz que el modelo del año anterior, dándole al motor, de 1600 cc, las mismas modificaciones aportadas a la nueva versión del Cortina Lotus.



11 Modelo de carrera Cooper F 1 dotado de motor Climax 64 a inyección directa. La potencia del motor es de 204 CV a 10.000 rpm.

# LOS DIRIGENTES DE LA GENERAL MOTORS NO CREEN EN LA UTILIDAD DE LAS CARRERAS

**por WILLIAM CARROLL**

Recientemente, en Mesa, Arizona, en el campo de pruebas del desierto que posee la General Motors, se realizó una demostración de las mejoras obtenidas en los frenos y de la facilidad de maniobra de sus autos. L. C. Goad, vicepresidente de la firma declaró a los periodistas: "Como fábrica de automóviles tenemos diversos objetivos en nuestras pruebas experimentales: en el periodo del proyecto, para ver si nuestros autos funcionan como queremos; en el período anterior a la fabricación, y durante ella, para ver si las diversas partes se comportan según nuestras previsiones; y en el campo de pruebas para revisar el producto terminado y controlar si sus prestaciones están conformes con las de nuestro programa."

Como la General Motors mantiene, por regla, una posición "anticarreras" en la industria de Estados Unidos, los periodistas tenían interés por conocer la opinión del señor Goad, al respecto. "No pensamos, declaró, como otros fabricantes, que es necesario probar nuestros productos en las pistas de carreras. Las competiciones pueden ser espectaculares y hasta interesantes, pero no agregan nada a las pruebas que la GM efectúa en el campo de prueba. Esas pruebas sirven para dar indicaciones acerca de la calidad de carrera de los autos y de sus conductores, pero no dan indicaciones acerca de las **prestaciones normales** de los autos para pasajeros, empleados comúnmente, en las carreteras o autopistas donde hay otras cosas mucho más importantes."

Charles Brady, director del **Campo de Pruebas del Desierto** explicó el modo cómo la GM prueba los neumáticos de serie. Dijo que durante las pruebas a grandes velocidades se usan neumáticos de carrera, en todas las ruedas, excepto en la que se monta el neumático que se va a probar. El neumático de serie que se prueba, se estima equilibrando la carga del auto de modo que la carga que recae sobre el neumático se regule a un peso determinado. Después, bajo el fuerte calor del desierto (que llega a los 130ºF), los autos de "gran velocidad" son lanzados a más de 160 km/h, hasta que el neumático de serie empieza a perder la banda de rodamiento.

**"Con el nuevo sistema de autopistas interestatales** —declaró Brady— **la velocidad de más de 110 km/h es común en Arizona y la superior a los 125 km/h lo es en otros Estados de la Unión. Por lo tanto, es necesario calcular, en el Campo de Pruebas del Desierto, cuál es la duración de un neumático de serie, empleado a alta velocidad."**

Durante una conferencia de prensa celebrada poco después, le preguntamos al señor Brady si a la GM le interesan los neumáticos de carcasa radial (belted tires). El nos contestó: "Estamos haciendo pruebas y pensamos que esos neumáticos servirán, más que nada, para camiones. No creemos que deban ser usados siempre en los autos."

Otra de las demostraciones fue la "prueba del choque" donde un auto se dio contra el costado de otro auto parado, yendo a una velocidad de más de 70 km/h. Durante el experimento se subrayó el hecho de que los costados y los paragolpes del auto en movimiento se deformaron en casi 30 cm y que la mitad de la energía del choque se absorbe durante ese breve período de tiempo, reduciendo la gravedad de la colisión en el compartimiento de pasajeros.

## • Un motor de 6.490 cc

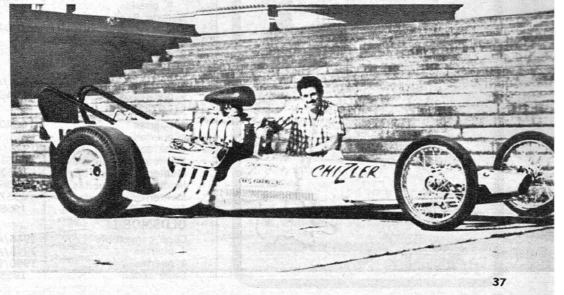
La General Motors anunciará próximamente la creación de un nuevo motor de 6490 cc V-8. En los primeros tiempos sólo se instalará en los grandes modelos Chevrolet, y luego se ofrecerá como alternativa, para los modelos Chevelle y Corvette. Las dos primeras versiones del motor se ofrecerán con una potencia de 325 HP, con relación de compresión 10,25 a 1 o con potencia de 425 HP y una relación de compresión 11:1.

Las dos versiones emplean un solo carburador de cuatro cuerpos, aunque el carburador para la versión más potente puede tener mayores dimensiones, para el máximo flujo de combustible en las grandes velocidades. El motor está destinado a reemplazar el motor de 6.700 cc que, aunque todavía se vende, no se produce ya desde hace cerca de seis meses.

La versión de 325 HP alcanza la máxima potencia a 4.800 rev/m, y la de 425 HP, a las 6.400 rev/m. El motor tiene una carrera relativamente larga, aunque puede disponer de una cupla más elevada cuando se lo instala en camiones.



**El nuevo modelo Buick Riviera Gran Sport cuya producción se inició recientemente. Tiene un motor de 7 litros, alimentado por un doble carburador de cuatro cuerpos, con potencia de 360 HP. El auto está equipado con grandes tubos de escape. Su aceleración le permite alcanzar las 60 millas (96 km) por hora en 7", y recorrer el cuarto de milla (400 metros) en poco menos de 16".**




**El original modelo "Chizler", el primero de una serie de famosos "dragsters" equipados con motor Chrysler y construido por Chris Karamesines, se ha convertido en una "pieza" del Museo de la Ciencia y de la Industria de Chicago. Con él, el constructor, superó por primera vez, en abril de 1960, las 200 millas por hora, o sea que alcanzó la velocidad de unos 320 kilómetros por hora.**

# LA BOLSA DEL

## AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

| Marcas y modelos | Año | m$n |
|---|---|---|
| **BUICK** | | |
| Super 4 puertas | 1946/47 | 190.000 |
| Super 4 puertas | 1948/49 | 195.000 |
| Super 4 puertas | 1950 | 245.000 |
| Super 4 puertas | 1954 | 260.000 |
| Super 4 puertas | 1956 | 515.000 |
| Super 4 puertas | 1958 | 555.000 |
| Super 4 puertas | 1960 | 900.000 |
| **CADILLAC** | | |
| 4 puertas | 1940 | 115/135.000 |
| 4 puertas | 1942 | 145/165.000 |
| 4 puertas | 1946 | 170/190.000 |
| Cupé de Ville | 1954 | 500/540.000 |
| Cupé de Ville | 1960 | 960/990.000 |
| **CHEVROLET** | | |
| Cupé sedan | 1940 | 220/240.000 |
| 4 puertas | 1946/48 | 345/360.000 |
| Fleetline | 1947 | 400.000 |
| 4 puertas | 1951 | 460.000 |
| Bel Air 6 cil. - c. mec. | 1956 | 570.000 |
| Bel Air 8 cil. - c. aut. | 1956 | 530.000 |
| Bel Air 6 cil. - c. mec. | 1957 | 600/635.000 |
| Bel Air 8 cil. - c. aut. | 1957 | 550.000 |
| Bel Air 6 cil. - c. mec. | 1958 | 770.000 |
| Bel Air 8 cil. - c. aut. | 1958 | 730.000 |
| Impala 6 cil. - c. mec. | 1958 | 1.000.000 |
| Impala 8 cil. - c. aut. | 1958 | 980.000 |
| Impala 6 cil. - c. mec. | 1961 | 1.165.000 |
| Impala 8 cil. - c. aut. | 1961 | 1.050.000 |
| Impala 6 cil. - c. mec. | 1962 | 1.175.000 |
| Impala 8 cil. - c. aut. | 1962 | 1.125.000 |
| **CHRYSLER** | | |
| 4 puertas 6 cil. | 1947 | 245/280.000 |
| 8 cil. - 4 puertas | 1950 | 390.000 |
| Imperial 8 cil. | 1954 | 940.000 |
| **DE SOTO** | | |
| Fluid Drive 4 puertas | 1947 | 235.000 |
| 4 puertas (chico) | 1947 | 245.000 |
| 4 puertas | 1953 | 320/345.000 |
| Rural 8 cil. - c. aut. | 1954 | 455.000 |
| **DODGE** | | |
| 4 puertas | 1947 | 230/250.000 |
| 4 puertas | 1951 | 290/315.000 |
| **FORD** | | |
| Cupé convertible | 1940 | 190/215.000 |
| 2 puertas | 1941/42 | 200/225.000 |
| 4 puertas | 1941/42 | 220/245.000 |
| Cupé sedan | 1941/42 | 300.000 |
| 2 puertas | 1946/47 | 280/305.000 |
| 4 puertas | 1946/47 | 305/325.000 |
| Cupé sedan | 1946/47 | 375.000 |
| 4 puertas | 1951 | 370/390.000 |
| 4 puertas | 1953 | 415/430.000 |
| 4 puertas | 1954 | 420/445.000 |
| Galaxie 6 cil. - c. mec. 4 puertas | 1960 | 800.000 |
| Galaxie 8 cil. - c. aut. 4 puertas | 1960 | 785.000 |
| Galaxie 6 cil. - c. mec. 4 puertas | 1961 | 870.000 |
| **HUDSON** | | |
| 4 puertas | 1946/47 | 170/180.000 |
| 4 puertas | 1948 | 195/215.000 |
| **MERCURY** | | |
| 4 puertas | 1940 | 185/205.000 |
| 4 puertas | 1946/47 | 270/290.000 |
| Cupé convertible | 1946/47 | 165/180.000 |
| Monterrey 2 puertas | 1951 | 325.000 |
| Monterrey 4 puertas | 1953 | 340.000 |
| Monterrey 4 puertas | 1956 | 400/425.000 |
| Monterrey 4 puertas | 1957 | 450.000 |
| Montclair 4 puertas | 1958 | 440/465.000 |
| **OLDSMOBILE** | | |
| Cupé convertible | 1946/47 | 200/230.000 |
| 4 puertas | 1948/49 | 215/240.000 |
| 4 puertas | 1950/51 | 270/295.000 |
| Cupé sedan | 1955 | 340/355.000 |
| 4 puertas | 1955 | 450/470.000 |
| 88 4 puertas | 1956 | 485/515.000 |
| 88 cupé sedan | 1956 | 600/635.000 |
| **PLYMOUTH** | | |
| 4 puertas | 1954 | 400.000 |
| 4 puertas | 1956 | 435/460.000 |
| 4 puertas | 1961 | 560.000 |
| **PONTIAC** | | |
| 4 puertas | 1946/47 | 200/225.000 |
| 4 puertas | 1948/49 | 240/260.000 |
| 4 puertas - c. aut. | 1951 | 325/350.000 |
| 4 puertas - c. mec. | 1951 | 355.000 |
| **STUDEBAKER** | | |
| 4 puertas | 1946/47 | 135/150.000 |
| 4 puertas | 1948 | 195.000 |

## AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

| | | |
|---|---|---|
| **AUTOAR** | | |
| Sedan | 1956/57 | 125.000 |
| Sedan | 1960 | 175.000 |
| Rural | 1960 | 160/175.000 |
| **BERGANTIN** | | |
| 4 cil. - 4 puertas | 1960 | 335/350.000 |
| 4 cil. - 4 puertas | 1961 | 345/365.000 |
| 6 cil. - 4 puertas | 1962 | 385/405.000 |
| **CITROEN** | | |
| 2 CV | 1960 | 245/265.000 |
| 2 CV | 1961 | 275/295.000 |
| 2 CV | 1962 | 325/340.000 |
| 2 CV | 1963 | 340/365.000 |
| 2 CV | 1964 | 425/445.000 |
| **CHEVROLET** | | |
| 400 | 1962 | 740/760.000 |
| 400 | 1963 | 840/860.000 |
| 400 | 1964 | 970/990.000 |
| **DE CARLO** | | |
| 600 | 1960 | 175/215.000 |
| 700 | 1960 | 200/230.000 |
| 700 | 1961 | 225/250.000 |
| Cupé BMW | 1961 | 290/310.000 |
| 700 | 1962 | 310/340.000 |
| 700 | 1963 | 325/350.000 |
| **DI TELLA** | | |
| 1500 4 puertas | 1960 | 490/510.000 |
| 1500 4 puertas | 1961 | 545/560.000 |
| 1500 4 puertas | 1962 | 570/595.000 |
| 1500 4 puertas | 1963 | 620/640.000 |
| 1500 4 puertas | 1964 | 675/695.000 |
| Magnette | 1964 | 870.000 |
| Rural Traveller | 1964 | 805.000 |
| **DKW** | | |
| Cupé sedan | 1956 | 280/295.000 |
| 4 puertas | 1958 | 365/390.000 |
| Sedan 1000 4 puertas | 1960 | 445/480.000 |
| Sedan 1000 4 puertas | 1961 | 470/505.000 |
| Sedan 1000 4 puertas | 1962 | 515/540.000 |
| Rural 1000 | 1962 | 600.000 |
| Sedan 1000 | 1963 | 625.000 |
| Sedan 1000 | 1964 | 670.000 |
| Fissore sport | 1964 | 835.000 |
| **ESTANCIERA** | | |
| IKA | 1957 | 225/250.000 |
| IKA | 1958 | 255/280.000 |
| IKA | 1959 | 300/320.000 |
| IKA | 1960 | 320/340.000 |
| IKA | 1961 | 340/365.000 |
| IKA | 1962 | 380/400.000 |
| IKA | 1963 | 475/495.000 |
| IKA | 1964 | 550/575.000 |
| **FIAT** | | |
| 600 2 puertas | 1960 | 240/265.000 |
| 1100 4 puertas | 1960 | 400/435.000 |
| 750 2 puertas | 1961 | 300/320.000 |
| 1100 4 puertas | 1961 | 435/460.000 |
| 750 2 puertas | 1962 | 325/350.000 |

# AUTO USADO

| Marcas y modelos | Año | m$n |
|---|---|---|
| 1100 4 puertas | 1962 | 490/510.000 |
| 750 2 puertas | 1963 | 390/420.000 |
| 1100 4 puertas | 1963 | 515/540.000 |
| 1500 Gran clase 4 puert. | 1963 | 675/720.000 |
| 750 2 puertas | 1964 | 430/460.000 |
| 1500 Gran Clase | 1964 | 740/760.000 |
| Rural Familiar | 1964 | 800.000 |
| **FORD** | | |
| Falcon 6 cil. - 4 puert. | 1962 | 730/760.000 |
| Falcon 6 cil. - 4 puert. | 1963 | 770/795.000 |
| Falcon 6 cil. - 4 puert. | 1964 | 830.000 |
| **GRACIELA** | | |
| 2 puertas | 1957 | 125/140.000 |
| 2 puertas | 1958/59 | 145/165.000 |
| 2 puertas | 1962 | 325/340.000 |
| **HANSA** | | |
| 1100 2 puertas | 1960/61 | 195/235.000 |
| 1100 rural 2 puertas | 1961 | 230/270.000 |
| **HEINKEL** | | |
| Microcupé | 1958/59 | 100/105.000 |
| Microcupé | 1960/61 | 115/130.000 |
| **ISARD** | | |
| 300 | 1958/59 | 100/125.000 |
| 400 2 puertas | 1960/61 | 130/155.000 |
| 700 2 puertas | 1960/61 | 275/295.000 |
| 700 2 puertas | 1962 | 320/335.000 |
| 700 Rural | 1962 | 335/350.000 |
| 700 2 puertas | 1963 | 360/375.000 |
| **JEEP** | | |
| IKA | 1957 | 155/170.000 |
| IKA | 1958/59 | 175/195.000 |
| IKA | 1960/61 | 225/240.000 |
| IKA | 1962 | 260/280.000 |
| **KAISER** | | |
| Carabela | 1958 | 335/360.000 |
| Carabela | 1959 | 360/380.000 |
| Carabela | 1960 | 390/415.000 |
| Carabela | 1961 | 425/440.000 |
| Rambler C. Custom | 1962 | 580/600.000 |
| Rambler C. Country | 1962 | 620/640.000 |
| Rambler Ambass. | 1962 | 665/675.000 |
| Rambler C. Custom | 1963 | 730/750.000 |
| Rambler C. Country | 1963 | 775.000 |
| Rambler Ambass. | 1963 | 800/830.000 |
| Rambler C. Custom | 1964 | 825.000 |
| Rambler C. Country | 1964 | 840.000 |
| Rambler Ambass. | 1964 | 1.000.000 |
| **NSU** | | |
| Prinz 24 HP | 1958 | 130/150.000 |
| Prinz 34 HP | 1960 | 200/225.000 |
| Prinz 34 HP | 1961 | 245/260.000 |
| Prinz 34 HP | 1962 | 250/275.000 |
| Prinz 34 HP | 1963 | 315.000 |
| **PEUGEOT** | | |
| 403 | 1956/57 | 430/460.000 |
| 403 | 1958/59 | 485/520.000 |
| 403 | 1960 | 595.000 |
| 403 | 1961 | 615.000 |
| 403 | 1962 | 650/670.000 |
| 404 | 1962 | 710/735.000 |
| 403 | 1963 | 745/770.000 |
| 404 | 1963 | 825/850.000 |
| 404 Rural | 1963 | 945.000 |
| 403 | 1964 | 800/825.000 |
| 404 | 1964 | 860/885.000 |
| 404 Rural | 1964 | 975.000 |
| **RENAULT** | | |
| Dauphine 4 puertas | 1960 | 265/280.000 |
| Dauphine 4 puertas | 1961 | 300/315.000 |
| Dauphine 4 puertas | 1962 | 330/350.000 |
| Gordini 4 puertas | 1962 | 380/410.000 |
| Dauphine 4 puertas | 1963 | 360/385.000 |
| Gordini 4 puertas | 1963 | 445/465.000 |
| Dauphine 4 puertas | 1964 | 460.000 |
| Gordini 4 puertas | 1964 | 515.000 |
| 4 L | 1964 | 435.000 |

| Marcas y modelos | Año | m$n |
|---|---|---|
| **VALIANT** | | |
| I | 1962 | 795/810.000 |
| II | 1963 | 845/875.000 |
| III | 1964 | 900/925.000 |

## AUTOMÓVILES EUROPEOS

| Marcas y modelos | Año | m$n |
|---|---|---|
| **BORGWARD** | | |
| Isabella | 1956 | 330/350.000 |
| Isabella | 1957 | 355/375.000 |
| Isabella | 1958 | 425/450.000 |
| Isabella | 1960 | 515.000 |
| **CITROEN** | | |
| 11 ligero | 1946/47 | 195/210.000 |
| 2 CV | 1958 | 255.000 |
| **FIAT** | | |
| 1100 4 puertas | 1958 | 290/310.000 |
| 600 2 puertas | 1958 | 215/240.000 |
| **HILLMAN** | | |
| 4 puertas | 1947 | 115/130.000 |
| 4 puertas | 1950 | 155.000 |
| 4 puertas | 1956 | 255/270.000 |
| Rural | 1956 | 235.000 |
| **MERCEDES BENZ** | | |
| Rural diésel | 1953 | 295/320.000 |
| 4 puertas *naftero* | 1953 | 235/255.000 |
| 220 diésel 4 puertas | 1953 | 260/275.000 |
| 300 4 puertas | 1953 | 360/385.000 |
| 220 S 4 puertas | 1959 | 755/775.000 |
| 220 S 4 puertas | 1961 | 995.000 |
| 220 S 4 puertas | 1962 | 1.255.000 |
| 220 S 4 puertas | 1963 | 1.575.000 |
| 220 S 4 puertas | 1964 | 1.950.000 |
| **OPEL** | | |
| Rekord 2 puertas | 1956/57 | 325.000 |
| Rural | 1956/57 | 295.000 |
| Rural | 1958 | 385.000 |
| Rekord 2 puertas | 1959 | 370.000 |
| Rural | 1959 | 415.000 |
| Rekord 2 puertas | 1960 | 490/515.000 |
| Kapitan 4 puertas | 1961 | 510.000 |
| Rekord 2 puertas | 1961 | 555/570.000 |
| Rural | 1961 | 505.000 |
| Rekord 4 puertas | 1961 | 525.000 |
| **SIMCA** | | |
| 4 puertas | 1955 | 200/220.000 |
| Rural | 1955 | 185.000 |
| Rural | 1956 | 195.000 |
| 4 puertas | 1958 | 275/295.000 |
| **TAUNUS** | | |
| 15 M 2 puertas | 1956/57 | 280.000 |
| 17 M 4 puertas | 1958/59 | 440.000 |
| 17 M rural | 1958/59 | 405.000 |
| 17 M 2 puertas | 1958/59 | 415.000 |
| 17 M 2 puertas | 1960 | 500.000 |
| 17 M 2 puertas | 1961 | 500/525.000 |
| 17 M 4 puertas | 1961 | 520/545.000 |
| 17 M rural | 1961 | 545.000 |
| 17 M 4 puertas | 1962 | 625/645.000 |
| 17 M rural | 1962 | 710/730.000 |
| **VAUXHALL** | | |
| Velox 4 puertas | 1951 | 200/215.000 |
| Cresta 4 cil. - 4 puertas | 1958 | 220.000 |
| Victor 4 cil. - 4 puertas | 1958 | 310.000 |
| **VOLKSWAGEN** | | |
| Export 2 puertas | 1960 | 515/530.000 |
| Export 2 puertas | 1961 | 530/550.000 |
| Export 2 puertas | 1962 | 585/610.000 |
| 1500 2 puertas | 1962 | 645.000 |

# RINCON DE

**La Good-Year debería estar de parabienes. Y los corredores activos de Turismo Mejorado también. El nuevo neumático G8 parece tener cualidades deportivas que superan con amplio margen todo aquello que no sea exprofeso para carreras. Probados en el Isard 1204 de Marcelo Raitzin en la última competencia de La Cumbre, resistieron uso y abuso, sin detrimento para la excelente tenida que demostró el auto y sin gasto aparente de la banda de rodamiento, a la finalización de las 20 vueltas que conformaron la competencia. Por su parte, Pedro Sancha, entusiasmado, manifestó lo siguiente: "Mirá las mías... quedaron en las telas".**

● ● ●

La Standard-Triumph International Ltd. anunció que sus ventas en Estados Unidos, durante el mes de abril, alcanzaron un promedio de 44.000 libras esterlinas diarias. En el curso del mes se vendieron 3.066 automóviles, valuados en 3.704.050 dólares, superando el récord registrado el mes de mayo de 1964, con 2.775 unidades.

● ● ●

**La Ford Motor Company, continuando con sus investigaciones en materia de seguridad, instalará un moderno laboratorio en las pistas de pruebas que la firma posee en Dearborn, Michigan. Dicho centro, que contará con el más moderno instrumental, será utilizado para ensayar las estructuras de los modelos Ford, a fin de aumentar su resistencia y seguridad.**

● ● ●

Industrias Kaiser Argentina, continuando con su campaña de ayuda al desarrollo de la educación técnica en nuestro país, acaba de entregar, a distintos colegios industriales, una nueva serie de motores de cuatro y seis cilindros. Más de 300 unidades han sido ya preparadas por los alumnos de la Escuela Técnica del Instituto IKA, para ser utilizadas con fines didácticos.

**Recientemente, fue entregada la unidad 50.000 de Siam Di Tella 1500.**

● ● ●

En el curso del primer trimestre de este año, la Vauxhall vendió, en Canadá, 3.750 automóviles, lo que representa un incremento del 57 % con respecto a la cifra registrada durante el mismo período del año pasado. Los modelos Vauxhall más vendidos en dicho país durante 1964 fueron el Viva, de 1.000 cc de cilindrada, y el Víctor.

● ● ●

**La fábrica francesa Simca Automobiles firmó, recientemente, un contrato en Praga, en el que se concretó la importación de 1.000 unidades Simca 1300 a Checoslovaquia. Este acuerdo cubre casi en su totalidad la cifra de automóviles franceses que pueden entrar en Checoslovaquia durante el año 1965, según los contratos comerciales franco-checos. Simca es una marca bien conocida en este país, ya que alrededor del 3 % de su parque automotor está integrado por automóviles producidos por dicha firma.**

● ● ●

American Motors puso en venta, recientemente, como equipo opcional para sus modelos Rambler propulsados por motores de 8 cilindros en V, una caja de cuatro velocidades, con comando en el piso. La nueva trasmisión, que cuenta con un embrague semicentrífugo, cuesta 188,10 dólares y puede ser montada tanto en los Ambasador y Classic, como en el nuevo Marlin.

● ● ●

**La NSU Motorenwerke S. A., de Neckarsulm, y la S.P.R.L. Wankel, de Lindau, firmaron un acuerdo con la fábrica británica de motores Rolls Royce, por el cual autorizan a esta última a fabricar motores de pistón rotativo tipo Wankel, para cualquier uso, a excepción de la propulsión de automotores y todo tipo de vehículos de trasporte.**

## CARRERAS DE LA SEMANA

### PRUEBAS NACIONALES

20 de junio. — Automóvil Midget Club Sunchales - Sunchales - (carretera) (TC)
20 de junio. — Buenos Aires Moto Club - Bs. As. - Autódromo (TM)
20 de junio. — Buenos Aires Moto Club - Bs. As. - Autódromo (MN)

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

### PRUEBAS INTERNACIONALES

**Pruebas de velocidad**

19-20 de junio. — CMM/TP - Francia - 24 Horas de Le Mans (GT, II, III, PT)

**Pruebas de regularidad**

19-20 de junio. — Alemania - Rally del Eifel
19-20 de junio. — Italia - Rally de Cerdeña
19-20 de junio. — Alemania - Trofeo femenino Munchenerkindl

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato de Europa de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallys
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

# TUERCAS

Noticiero confidencial



RECOMPENSA ANTICIPADA

**Como una premonición, doce días antes de que el ex-campeón del mundo, Graham Hill, se adjudicara la victoria del Gran Premio de Mónaco, su mujer Bette lo recompensó con una niña de tres kilos y medio, a la que llamó Dollis. "Si gano Mónaco —había comentado Hill— ésta será para mí, desde 1965, la Copa Dollis".**

El tribunal de Hersfelf (Hessen) condenó a un automovilista a nueve meses de reclusión, sin permitírsele el pago de una fianza, por haber circulado a 140 km/h a contramano. El juez, que se negó a considerar una reclamación basada en el hecho de que el irresponsable conductor no había causado ningún daño material, dispuso también que se inhabilitara al acusado para conducir automóviles durante cinco años.

• • •

**Ramón Requejo, que fuera hasta su alejamiento de la actividad MN por razones de sanción reglamentaria, una de las más positivas figuras de la categoría, se encuentra preparando un monoplaza que dará que hablar. Totalmente volcado a lo que es diseño actual en la especialidad, Ramón Requejo está poniendo toda su habilidad de constructor en procura de que su nombre de una forma u otra, llegue este año a las "500 Millas de Rafaela".**

• • •

M. Pierre Dreyfus, presidente y director general de la Régie Renault, efectuó, recientemente, un viaje a Moscú, para tomar contacto con los constructores de autos soviéticos. El objeto de esta visita es estudiar la posibilidad de una eventual cooperación, especialmente en lo que concierne a la producción de tractores agrícolas.

• • •

**La Van Doorne's Automobielfabriek N. V., de Eindhoven, Holanda, producirá, en el curso del presente año, cerca de 50.000 automóviles Daffodil, cifra que supera ampliamente los 33.000 producidos en 1964. Los mayores compradores del exterior son: Bélgica, Gran Bretaña, Alemania y los países escandinavos.**

Henry Ford desmintió la noticia atribuida al señor Leyton, vicedirector general de la Ford en Colonia, según la cual sería probable que se montara un establecimiento de dicha firma en Italia.

• • •

**La conocida fábrica alemana Glas, que produce el "Gogomobil", lanzará al mercado, en el curso de los próximos meses, un nuevo modelo, que constituye una versión tipo sport del "1204 TS". El nuevo automóvil, que será llamado "1304 TS", tendrá un motor de 75 HP, que le permitirá desarrollar una velocidad máxima de 168 km/h. Su precio será de 7.930 marcos en el país de origen.**

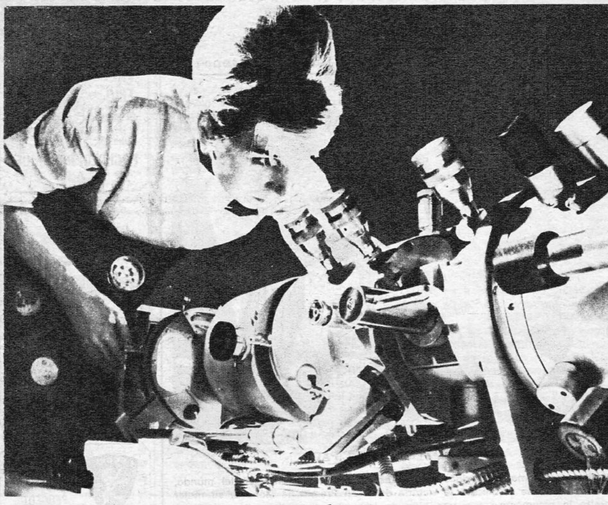
• • •

El versátil Leslio Castelli se encuentra diseñando el primer vehículo argentino "fuora di strada". Sabemos que el requerimiento nació de un calificado grupo de cazadores, los que tienen por objeto disponer de un vehículo con un crucero razonable, buena capacidad de carga, bajo consumo y capaz, no solamente de absorber el mal trato de los peores caminos, sino salir de ellos y recorrer sin problemas sendas menores, lechos de ríos secos, etc.

• • •

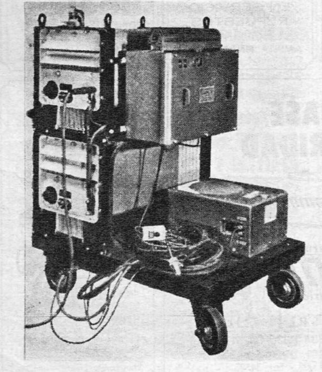
**A fin de "moralizar" un poco el mercado de los automóviles usados, la unión de propietarios de garajes de Suiza ha propuesto que cada modelo puesto en venta ostente una "tarjeta de identidad", en la que se consignen los defectos del vehículo. Dicha "tarjeta de identidad" deberá estar firmada por un mecánico especializado, que se hará responsable de su declaración.**

# MÁQUINAS PARA LA INDUSTRIA



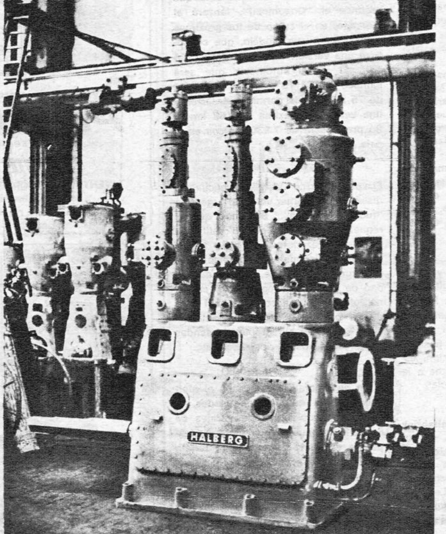
## PODEROSO MICROSCOPIO ELECTRÓNICO

El Elmiskop 1 A, presentado recientemente por la Siemens, tiene cinco lentes electromagnéticos, que le confieren un poder resolvente puntual mejor que 8 Å. Para altas resoluciones, el elevado factor de radiación de los cátodos a aguja de que está provisto permiten trabajar con un ángulo de abertura muy pequeño, mejorando, así, el contraste en la periferia de la zona de focalización. El aumento puede variarse, en forma continua, de 210 a 200.000 veces. Entre los accesorios que completan el Elmiskop 1 A, se cuentan: un portaobjeto que se puede calentar hasta 1.000°; un portaobjeto que se puede enfriar hasta —120°; un dispositivo universal de difracción; un portaobjeto goniométrico; una sonda para microanálisis con rayos X, y un equipo de televisión para reproducir la imagen.



## MÁQUINA CORTADORA

La Nertajet, máquina cortadora de arco en plasma, fabricada por La Soudure Autogène, de Francia, tiene una eficiencia comparable con la de los equipos convencionales que funcionan con oxígeno. El equipo puede ser utilizado para cortar aluminio, cobre y aleaciones de acero inoxidable con cromo y cromo-níquel. El arco es producido en el extremo de un electrodo refractario y se lo mantiene en una atmósfera alimentada por gas a alta temperatura. Generalmente, este sistema de corte no es empleado en producciones en series limitadas, por razones de costo de los equipos, pero, en este caso particular, el fabricante ha logrado producir un equipo compacto y de bajo precio, que se adapta perfectamente al uso en pequeñas fábricas.




## COMPRESOR A PISTÓN SECO

Desde hace ya varios años, los fabricantes de compresores vienen intentando producir un equipo en el que el riesgo de contaminar el gas con pequeñas gotas de aceite sea completamente eliminado, condición ésta de gran interés para la industria alimenticia y química que utiliza este tipo de máquinas. La firma Halberg, bien conocida por sus bombas y compresores, ha obtenido resultados muy promisorios con sus últimos equipos. La ilustración muestra un compresor de aire de seis etapas, con una presión de aspiración de 1 $kg/cm^2$ y una presión final de 251 $kg/cm^2$, construido recientemente por dicha firma. La velocidad de rotación es de 400 rpm y absorbe una potencia de 200 HP.

Imp. en Fabril.- Junio de 1965
Industria Argentina

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolivar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.

Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodriguez 866, Santiago.

Correo Argentino C. y Suc. 3-27-34 y 60 (B)

Tarifa Reducida Nº 7.719

Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443


HISTORIAS DE JOVENES
Todos los días el mundo aprende una linea del mensaje de los jóvenes.
Cuando los jóvenes terminen de asumir la responsabilidad de su mensaje, sabrán que sus historias particulares suman la historia de este mundo de todos los días.
canal siete. su canal personal, los martes a las 22 horas, ofrece una linea más de este mensaje.

# JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m$n. 30.000.000




## CONCESIONARIA OFICIAL DE:

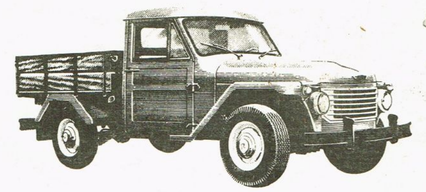
## MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A.

**CHASIS PARA:**
**CAMIONES**
**COLECTIVOS**
**OMNIBUS**

## INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

**AUTOMÓVILES**
**Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.**





## D.I.N.F.I.A:

**AUTOMOTORES "RASTROJERO"**

**AMPLIOS PLANES DE FINANCIACIÓN - REPUESTOS LEGÍTIMOS - TALLERES MECÁNICOS ESPECIALIZADOS**

**ESTACIÓN DE SERVICIO Y.P.F. AUTORIZADA**

**SECCIONES:**
**GOMERÍA**
**ACCESORIOS**
**AUTO - RADIO**

Constitución 1051/55, Bernardo de Irigoyen 1315 y Cochabamba 1020/26 y 1072
T. E. 27-1056 con 5 líneas generales y 20 aparatos internos

BUENOS AIRES